SKRZYDŁA I MOTOR



Szybownicy radzieccy witają letni sezon latania wzmożonym wysiłkiem w szkoleniu. Oto dwoje znanych rekordzistów szybowcowych i instruktorów: Marina Pyłajewa i Aleksander Miednikow na lotnisku Centralnego Aeroklubu ZSRR.

WARSZAWA • ROK WYDANIA VIII • 29 MARCA 1953 • NR 13 (353) • CENA 70 GR

ŻYĆ BĘDZIE W SERCACH NARODU POLSKIEGO

Dnia 14 marca br. zmarł Przewodniczący Komunistycznej Partii Czechosłowacji i Prezydent Republiki Czechosłowackiej towarzysz Klement Gottwald.

Towarzysz Gottwald całe swe życie poświęcił walce z kapitalistami, wyzyskiwaczami i wrogami ludu pracującego. W walce tej zjednoczył nierozerwalnie czeskich i słowackich ludzi pracy. Odszedł wielki syn narodu czechosłowackiego, który stworzył, wzmocnił i zahartował Komunistyczną Partię Czechosłowacji, partię nowego leninowsko-stalinowskiego typu.

Już jako młody robotnik wszedł Klement Gottwald w kontakty z ruchem robotniczym, gdzie staje na lewym skrzydle partii socjaldemokratycznej. Kiedy



w wyniku zwycięstwa Wielkiej Październikowej Rewolucji Proletariackiej powstaje w Czechosłowacji partia komunistyczna, gorący szermierz idei klasy robotniczej — Klement Gottwald — staje natychmiast w jej bojowych szeregach.

W roku 1925 partia powierza mu trudne i zaszczytne stanowisko w Komitecie Centralnym.

W tragiczne dni Monachium, kiedy reakcyjny rząd Benesza sprzedaje faszystom naród czechosłowacki odrzucając pomoc radziecką — Klement Gottwald stanął na czele frontu narodowego w walce przeciwko faszyzmowi. Po rozbiorze Czechosłowacji Gottwald nieustannie kieruje ruchem oporu narodów czeskiego i słowackiego przeciwko faszyzmowi.

Z chwilą wyzwolenia Czechosłowacji przez Armię Radziecką Klement Gottwald staje na czele walki o całkowite społeczne wyzwolenie swojej ojczyzny, przeciwko stawiającej opór burżuazji. Dzięki czujności partii i jej wodza Gottwalda rozbity zostaje w lutym 1948 roku kontrrewolucyjny przewrót burżuazji, kierowany przez imperialistów anglo-amerykańskich. Bratnie narody czeski i słowacki oraz rząd Frontu Narodowego powołują go na stanowisko Prezydenta Republiki Czechosłowackiej. W tymże roku następuje zjednoczenie ruchu robotniczego na platformie marksizmu-leninizmu

Dzięki mądremu i czujnemu kierownictwu partii zostaje rozgromiona zdradziecka, zakonspirowana wewnątrz partii grupa Slansky'ego, a naród czechosłowacki nieprzerwanie i zwycięsko kroczy drogą gottwaldowskiej pięciolatki.

Odszedł Wielki Człowiek narodu czechosłowackiego, lecz — jak głosi odezwa KC Komunistycznej Partii Czechosłowacji, Rządu Republiki Czechosłowackiej i Centralnego Komitetu Akcji Frontu Narodowego:

„Wiecznie żyć będzie w narodzie czechosłowackim imię towarzysza Klementa Gottwalda. Będzie ono żyć w naszych sercach, w naszych myślach, w naszych czynach".

Żyć również będzie w sercach narodu polskiego, w sercach wszystkich ludzi pracy walczących o pokój i socjalizm na całym świecie. (tek)

DO ORGANIZACJI „SVAZARM"
PRAHA

Drodzy Towarzysze!

Młodzież lotnicza zrzeszona w naszej organizacji, wstrząśnięta do głębi wieścią o śmierci Towarzysza Klementa Gottwalda, przesyła Wam braterskie wyrazy smutku i najgłębszego żalu.

Zapewniamy Was, że w tych ciężkich chwilach będziemy mocniej zwierać nasze szeregi w wytężonej i ofiarnej walce o pokój i socjalizm na całym świecie.

Zarząd Główny Ligi Lotniczej

LOTNICY W HOŁDZIE WIELKIEMU STALINOWI

Wraz z ludźmi pracy całej Polski, podejmującymi masowo zobowiązania produkcyjne dla uczczenia pamięci Wielkiego Wodza postępowej ludzkości i Przyjaciela naszego narodu Józefa Stalina, przekraczającymi plany i wzmagającymi tempo pracy — krok w krok idą ludzie naszego lotnictwa: piloci, mechanicy, aktywiści Ligi Lotniczej, spadochroniarze, modelarze i instruktorzy.

Nadchodzące meldunki o coraz to nowych lotniczych zobowiązaniach stanowią żywe świadectwo wciąż wzrastającej świadomości politycznej członków Ligi Lotniczej, mówiąc jednocześnie o tym, jak drogą jest pamięć ukochanego przywódcy mas pracujących całego świata — Generalissimusa Stalina dla każdego lotnika. Oto jeden z meldunków:

W dniu 9 marca br. odbyła się w Bielsko-Bialskim Aeroklubie LL odprawa robocza Stalinogrodzkiego Okręgu Ligi Lotniczej. Na odprawie tej podjęto dla uczczenia pamięci Generalissimusa Stalina szereg zobowiązań zespołowych oraz indywidualnych. Zobowiązania mają na celu przyspieszenie realizacji naszych planów, umocnienia sił i zabezpieczenie niepodległości narodu polskiego, budującego w swej ojczyźnie podstawy socjalizmu.

Między innymi kierownictwo i kadra wyszkoleniowa Bielsko-Bialskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej zobowiązała się: wykonać roczny plan wyszkoleniowy Aeroklubu w 110%, a do dnia 22 lipca br. wykonać roczny plan w 100%.

Również kadra instruktorska Stalinogrodzkiego Aeroklubu Ligi Lotniczej podjęła podobne zobowiązanie — wykonania planu wyszkoleniowego w 110%, a poza tym uzyskania 5 Srebrnych Odznak pilota szybowcowego poza planem, wyszkolenia grupy pilotów do III stopnia oraz pobicia jednego szybowcowego rekordu międzynarodowego.

Instruktor spadochronowy Bielsko-Bialskiego ALL Stanisław Wojtas zobowiązał się wyszkolić większą grupę skoczków spadochronowych do II stopnia, poza swymi dadatkowymi zajęciami jako zastępca kierownika aeroklubu.

Uczestnicy odprawy wysłali depeszę kondolencyjną do Ambasadora ZSRR w Warszawie A. A. Sobolewa o treści następującej:

„My, pracownicy, instruktorzy i piloci Stalinogrodzkiego Okręgu Ligi Lotniczej, zebrani na odprawie roboczej w Bielsku-Białej, przejęci głębokim bólem po zgonie Wielkiego Wodza Narodów i Wypróbowanego Przyjaciela Polski Józefa Wissarionowicza Stalina, przesyłamy Wam Towarzyszu Ambasadorze wyrazy głębokiego i szczerego współczucia.

Strata jaką poniosły Narody Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich dotknęła nas bardzo boleśnie.

Mimo, że przestało bić już serce Wielkiego Wodza postępowej ludzkości, idea Jego żyje wśród nas i będzie nas prowadzić w walce o socjalizm.

W pracy naszej będziemy wzorować się na najpotężniejszym lotnictwie świata, stworzonym przez Wielkiego Stalina, na bohaterskich Sokołach Stalinowskich i korzystać bedziemy z doświadczeń bratniego DOSAAF-u.

Naszym przewodnikiem w pracy będzie nieśmiertelna nauka Stalina, a przykładem i wzorem Jego życie.

Wieczna chwała Wielkiemu Stalinowi!"

KIEROWNICTWO, INSTRUKTORZY I PILOCI STALINOGRODZKIEGO OKRĘGU LIGI LOTNICZEJ.

Na naszym kursie

W dniach od 21 do 28 marca postępowa młodzież wszystkich krajów obchodziła uroczyście Światowy Tydzień Młodzieży. Chłopcy i dziewczęta Związku Radzieckiego, Polski, Węgier, Ludowych Chin czy Niemieckiej Republiki Demokratycznej — krajów postępu i socjalizmu, manifestują swą łączność i siłę więzów braterstwa z postępową młodzieżą krajów uciskanych przez imperializm.

Wiemy, jak bardzo szczęśliwie przebiega nasze życie — wolnej młodzieży Ludowej Polski, kraju uwolnionego od hitlerowskiego faszyzmu i rządów kapitalistyczno - obszarniczych przez bohaterską Armię Radziecką, w porównaniu z życiem młodzieży we Francji i Maroku, Anglii i Malajach, Korei i Vietnamie, Grecji, Hiszpanii czy Niemczech zachodnich. My już od wielu lat cieszymy się w naszej wolnej Ojczyźnie pełnią swobód, mamy niczym nie ograniczony dostęp do nauki, pracy i kultury. Nasi rówieśnicy z krajów kapitalistycznych, zależnych i kolonialnych o prawa te muszą walczyć.

Zarówno my, jak i oni — walczymy o pokój i jednoczymy się w jego imię. Walczymy o pokój, ponieważ oznacza on możność realizacji naszych marzeń i szczęścia. Pokój — to niezawisłość ojczyzny, którą kochamy, to położenie kresu wojnom, to chleb, praca, szkoły, stadiony, to radość życia na lotniskach, szybowiskach, to możność nauki latania. Wojna i przygotowanie do niej — to nędza, demoralizacja, niewolnictwo, to przekształcenie młodego pokolenia w mięso armatnie, to śmierć.

Front jedności młodzieży całego świata bez względu na jej przekonania polityczne i religijne, front walki o lepsze jutro świata — umacnia się i rozszerza nieustannie. I tak np. szeregi Światowej Federacji Młodzieży Demokratycznej powiększyły się ostatnio o organizacje młodzieżowe 13 krajów, wśród których znajduje się m. in. Austriacki Związek Sportu Lotniczego. Młodzież świata wie, gdzie jest jej miejsce, wie, że droga do urzeczywistnienia jej marzeń o o pełnej radości, szczęśliwej przyszłości wiedzie pod sztandarem walki z imperializmem, przeciwko podżegaczom do nowej wojny i grabieżcom wolności narodów. Młodzież świata wie, że jej miejsce jest w wielkim obozie, postępu i socjalizmu, którego przewodnikiem jest Związek Radziecki — wielkie mocarstwo budujące komunizm.

Z LOTU PTAKA



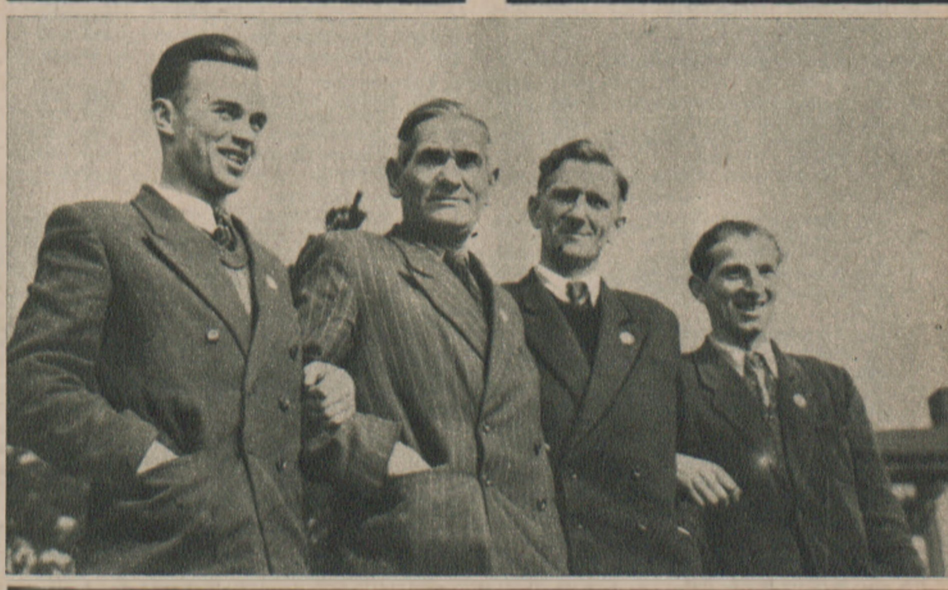
W dniu 8 marca br. nastąpiło w Jeżowie otwarcie Centrum Wyszkolenia Instruktorów Modelarstwa Lotniczego Ligi Lotniczej. Powyżej — grupa instruktorów, biorących udział w pierwszej konferencji na terenie CWIML. Foto: SiM



Henryk Śliwa, ślusarz — zetempowiec, przodownik pracy w Okręgowych Warsztatach Szybowcowych Nr 2. Foto: SiM



Szkoła Szybowcowa Nr 10 została nazwana imieniem bohatera ZWM-u Franka Zubrzyckiego. Powyżej fragment uroczystości. Foto: ZOLL — Poznań



Pierwsi wyczynowcy w małym lotnictwie, którzy otrzymali odznaki z wieńcem brązowym w dniu 8 marca br. Od lewej: Cimoszko — Szczecin, Degler — Jeżow, Bury — Poznań, Bredszneider — Warszawa. Foto: SiM

W SZÓSTĄ ROCZNICĘ



GENERAŁ KAROL ŚWIERCZEWSKI

Przed sześciu laty, dnia 28 marca 1947 roku, zginął w walce z niedobitkami faszystowskiej bandy UPA generał Karol Świerczewski — Walter. Zginął niezwykłej wartości dowódca, wielki żołnierz, patriota i internacjonalista.

Generał Karol Świerczewski, syn warszawskiego robotnika i sam robotnik, całe swe życie poświęcił walce o lepszą przyszłość ludu polskiego.

Był żołnierzem Wielkiej Październikowej Rewolucji Socjalistycznej, walczył bohatersko w Hiszpanii w obronie Republiki Hiszpańskiej, był współtwórcą Wojska Polskiego na terenie ZSRR i wspaniałym dowódcą sformowanej przez siebie II Armii Wojska Polskiego.

Pamięć Karola Świerczewskiego, żołnierza — bohatera, czczona jest przez wiele narodów, które walczyły — i dziś jeszcze walczą — przeciwko faszyzmowi i imperializmowi. Generał Świerczewski jest dla nas, młodzieży Ludowej Polski, wzorem gorącego patrioty i prawdziwego internacjonalisty, płomiennego bojownika o zwycięstwo socjalizmu.

WYSOKI WYCZYN POWINIEN BYĆ MASOWY

Z globalnego podsumowania i oceny działalności sportu szybowcowego w ubiegłym roku wiemy, że najkorzystniej w całokształcie tej działalności wypadły osiągnięcia wyczynowe. Złożyło się na to jedenaście rekordów krajowych, w czym dwa międzynarodowe, dwadzieścia siedem warunków diamentowych i trzynaście złotych odznak szybowcowych. Są to osiągnięcia bez wątpienia poważne, ale reprezentujące dosyć wąski wycinek wyczynu szybowcowego. Znacznie pełniejszy obraz średniego poziomu osiągnięć wyczynowych w ubiegłym roku daje zestawienie pięciu najlepszych wyników we wszystkich konkurencjach.

Jak widać z zestawienia, do wyników w przelocie docelowym, w szybkości przelotu po trasie trójkątnej i częściowo do wyników przelotu otwartego (tylko w konkurencji męskiej) można nie mieć pretensji. Można i trzeba je mieć natomiast do wyników we wszystkich pozostałych rodzajach wyczynu szybowcowego, a szczególnie w konkurencji kobiecej. Nie trzeba specjalnie przekonywać, że naszych sportowców lotniczych stać było stanowczo na wyższy poziom osiągnięć w dziedzinie długotrwałości lotu, wysokości, a zwłaszcza przelotu docelowo-powrotnego. Dowodzą tego wyniki lat ubiegłych. Winą spadku poziomu tych osiągnięć jest więc nie brak umiejętności pilotów, a tylko zbyt jednokierunkowe nastawienie się na pewne określone konkurencje, przeważnie te, które stanowią warunki diamentów lub złotych odznak. Szczególnie jaskrawo widać zaniedbanie w przelocie docelowo-powrotnym.

Zestawieniu temu warto się uważnie przyjrzeć zwłaszcza teraz, u progu nowego sezonu, bo w roku bieżącym wyniki muszą być zdecydowanie wszechstronniejsze i wyższe w swym poziomie średnim. Pamiętajmy, że nie kilka szczytowych osiągnięć, lecz masowość wysokiego wyczynu stanowi podstawę dalszego rozwoju naszego szybownictwa. Cel ten osiągniemy na pewno, jeśli tylko odpowiednio silnie postawimy sprawę rekordów wewnątrzklubowych, czy okręgowych. Gdy wszyscy, nawet najmłodsi piloci wyczynowi będą dążyć do poprawienia najlepszych wyników w poszczególnych klubach, to z dążeń tych padnie z całą pewnością nie jeden i nie dwa rekordy krajowe, a nawet międzynarodowe.

ZESTAWIENIE NAJLEPSZYCH WYNIKÓW SZYBOWCOWYCH W ROKU 1952

	Wyczyny męskie			Wyczyny kobiece	
	Długotrwałość lotu				
1.	H. Kiełkowicz (Kielce)	ca 14 godz	1.	Z. Zalewska (Warszawa)	6 godz 47 min
2.	R. Gajos (Kielce)	ca 12 godz	2.	T. Wojanowska (Toruń)	6 godz 00 min
3.	A. Kapitan (Stalinogród)	8 godz 44 min	3.	P. Pietrzak (Lublin)	5 godz 58 min
4.	R. Bitner (Warszawa)	8 godz 00 min	4.	Z. Wysocka (Lublin)	5 godz 48 min
5.	A. Śmigiel (Ostrów)	7 godz 53 min	5.	C. Bałamut (Stalinogród)	5 godz 40 min
	Odległość przelotu otwartego				
1.	H. Zydorczak (Ostrów)	530 km	1.	M. Czmielówna (Stalinogród)	291 km
2.	R. Bitner (Warszawa)	499 km	2.	Z. Zalewska (Warszawa)	277 km
3.	A. Śmigiel (Ostrów)	480 km	3.	L. Wlazło (Warszawa)	273 km
4.	R. Zydorczak (Ostrów)	445 km	4.	W. Zajączkowska (Kraków)	218 km
5.	Z. Kirakowski (Stalinogród)	435 km	5.	A. Bugajewska (Łódź)	53 km
	Odległość przelotu docelowego				
1.	R. Zydorczak (Ostrów)	508 km	1.	Z. Nehay (Kraków)	320 km
2.	St. Cnotliwy (Ostrów)	508 km	2.	W. Zajączkowska (Kraków)	305 km
3.	Z. Kirakowski (Stalinogród)	457,5 km	3.	M. Czmielówna (Stalinogród)	305 km
4.	R. Kosioł (Bielsko)	355 km	4.	L. Wlazło (Warszawa)	305 km
5.	Br. Baranowski (Łódź)	355 km	5.	Cz. Bałamut (Stalinogród)	50 km
	Odległość przelotu docelowo-powrotnego				
1.	Br. Baranowski (Łódź)	251 km	1.	W. Szemplińska (Warszawa)	164,5 km
2.	J. Leszek (Warszawa)	240 km			
3.	Z. Lebecki (Warszawa)	220 km			
4.	A. Śmigiel (Ostrów)	200 km			
5.	H. Janiak (Poznań)	192 km			
	Wysokość przewyższenia				
1.	A. Śmigiel (Ostrów)	6 800 m	1.	W. Szemplińska (Warszawa)	3 950 m
2.	J. Popiel (Wrocław)	6 200 m	2.	M. Czmielówna (Stalinogród)	2 000 m
3.	R. Bitner (Warszawa)	5 800 m	3.	T. Wojanowska (Toruń)	1 870 m
4.	A. Ziemiński (Warszawa)	5 700 m	4.	Cz. Bałamut (Stalinogród)	1 660 m
5.	Z. Małek (Częstochowa)	5 600 m	5.	P. Pietrzak (Lublin)	1 575 m
	Wysokość absolutna				
1.	A. Śmigiel (Ostrów)	7 050 m	1.	W. Szemplińska (Warszawa)	5 375 m
2.	J. Popiel (Wrocław)	6 800 m	2.	M. Czmielówna (Stalinogród)	2 400 m
3.	Z. Małek (Częstochowa)	6 200 m	3.	T. Wojanowska (Toruń)	2 350 m
4.	R. Bitner (Warszawa)	6 100 m	4.	P. Pietrzak (Lublin)	2 300 m
5.	A. Ziemiński (Warszawa)	6 000 m	5.	Cz. Bałamut (Stalinogród)	2 100 m
	Szybkość przelotu po trasie trójkąta 100 km				
1.	A. Witek (Wrocław)	66 km/godz	1.	W. Szemplińska (W-wa)	57,8 km/godz
2.	R. Kosioł (Bielsko)	60,6 km/godz	2.	M. Czmielówna (Stalinogród)	55,9 km/g
3.	T. Dzuba (Warszawa)	56 km/godz	3.	W. Zajączkowska (Kr.)	32,8 km/godz
4.	E. Makula (Stalinogród)	55 km/godz	4.	D. Żminkowska (W-wa)	30.3 km/godz
5.	Cz. Gołębiewski (W-wa)	54 km/godz	5.	Z. Zalewska (W-wa)	27.2 km/godz

Dzień 13 marca br. nie był takim sobie zwyczajnym piątkiem na lotnisku Bielsko — Bialskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej. Na niecodzienność tę wskazywał już od rana ożywiony ruch i w ogóle — atmosfera pełna oczekiwania, ciekawości i napięcia. Pogoda, w odróżnieniu od dnia poprzedniego, była już od wczesnych godzin wspaniała: świeciło przepięknie słoneczko, pułap chmur był wysoki, powietrze — odznaczało się dużą przejrzystością. Tubylcy, tzn. ludzie z Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego i aeroklubu jak również przybyli goście z zapałem brnęli po dość głębokim śniegu, zalegającym lądowisko, w kierunku odległego miejsca startu.

Na starcie, radując oczy wdzięczną linią kadłuba i błyszcząc świeżutkim lakierem skośnych skrzydeł — czekał „Bocian". Dziś ma pierwszy raz wzlecieć w powietrze, aby tam, kierowany wypróbowanymi rękami pilota-oblatywacza, wykazać wszystkie zalety pierwszego z serii, najnowocześniejszego, dwumiejscowego szybowca wyczynowego polskiej produkcji. Chwila to bardzo ważna; przede wszystkim dla ludzi, którzy go skonstruowali, a więc zespołu inżynierów SZD, następnie dla ludzi, którzy go wykonali, a więc robotników i inżynierów Okręgowych Warsztatów Szybowcowych Nr 2, dla licznego grona przybyłych specjalistów z Zarządu Głównego Ligi Lotniczej — inżynierów, pilotów, no i dla całej czeredy mechaników, pilotów i instruktorów oraz wszystkich innych, którzy dnia tego znajdowali się na podgórskim lotnisku Aeroklubu Bielsko-Bialskiego.

Już warczy silnik CSS-a, który zgrabnie zawrócił na nartach i w tej chwili przygotowuje się do startu. Ochocze ręce zaczepiają u dziobu „Bociana" biegnącą od samolotu mocną konopną linkę holowniczą. W kabinie siedzą: Adam Zientek i Adam Dziurzyński, piloci-oblatywacze Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego. Pilot CSS-a dał pełny gaz, linka holownicza naprężyła się; „Bocian" sunąc szeroką płozą po śniegu ruszył z miejsca. Po kilkudziesięciu metrach rozbiegu już był w powietrzu.

Stałem i jak zaczarowany patrzałem na to co działo się potem nad lotniskiem, na wysokości ponad 1 000 metrów. CSS już od kilkunastu minut był z powrotem na lotnisku, a w górze — harcował „Bocian", błyszcząc w słońcu szkłem limuzynki. Na chwilę znikł w chmurze, a potem wynurzył się z niej w ostrym nurku, wyrównał, zawisł zda się na moment w bezruchu i zwalił się w korkociąg. Jedna, druga, trzecia, czwarta zwitka... Po siódmej wyszedł z korkociągu. Wyrównał i znów korkociąg. Tym razem machnął aż siedemnaście zwitek jedna po drugiej, w ciągu 56 sekund. O godzinie 11.47, po 40 minutach lotu, „Bocian" podchodził zgrabnie od północnej strony lotniska do lądowania.

Patrzyłem na niego z zapartym tchem. Nie ja sam zresztą. Takimi samymi oczami spoglądali nań inni obecni na starcie, a spojrzenia ich wyrażały to wszystko, co mogą czuć przy pierwszym udanym kroku nowego, pięknego szybowca ludzie lotnictwa — dumę, radość i... coś innego jeszcze, bardzo trudnego do określenia. Uczucie to dziwnie bli-

20 minut na „Bocianie“



skie jest jakby jakiejś świadomości wzajemnego zrozumienia, jakiejś wspólnoty między martwą na pozór maszyną — a człowiekiem, jej twórcą i przewodnikiem w pierwszych po narodzeniu krokach w powietrzu.

— Poleciał byś? — usłyszałem nagle przyciszony głos mego towarzysza. Stał obok i chyba to samo myślał i czuł, co ja.

Westchnąłem w odpowiedzi. Czy bym poleciał?! Człowieku! — Eh, szkoda słów. Bodaj — w bagażniku!

O 12.14 „Bocian“ wystartował na holu po raz drugi. W tylnej kabinie za Zientkiem usiadł inż. Bojanowski z Głównego Instytutu Lotnictwa. W miarowym huku silnika znikł wkrótce z pola widzenia. Nadciągały coraz liczniej chmurki; promienie słoneczne w drodze na ziemię przebijały się przez gęściejszą kurzawkę drobniutkich pyłków śniegu. Spojrzeć w górę, a tam wszystko aż się srebrzy. Co za widok!

I znów, po 20 (u tym razem minutach lotu, „Bocian“ zatoczył krąg i precyzyjnie wylądował tuż obok naszej grupki. Inżynier wysiadł z kabiny z zadowoloną miną, zamienił kilka słów z oblatywaczem, który pilnie coś notował na specjalnym blankiecie i obaj porównywali przez chwilę swoje zapiski, czynione w powietrzu. Zientek uśmiechnął się przy tym i dalej notował, nie wychodząc z kabiny.

Przyglądałem się bacznie „Bocianowi“, chcąc utrwalić sobie w pamięci każdy szczegół jego sylwetki: długie, oryginalne z dużym skosem do przodu skrzydła, delikatny w zarysie, wspaniale wymodelowany kadłub z obficie oszkloną kabiną (bardzo dobra widoczność dla obu pilotów!), wysoka subtelność linii, widoczna w każdym calu staranność wykończenia... Dobra robota, towarzysze konstruktorzy i wykonawcy, robota po której widać, że każdy z was włożył w nią cząstkę swego serca i dużo, dużo umiłowania lotnictwa.

Ktoś dotknął mnie z tyłu w ramię. Stał przede mną prof. Humen, postać dobrze znana każdemu chyba w Polsce pilotowi szybowcowemu, długoletni pracownik SZD i zasłużony dla naszego sportu szybowcowego teoretyk.

— Polecicie? — zapytał nagle z zachęcającym uśmiechem.

Nie pamiętam czy odpowiedziałem na pytanie. Byłem zaskoczony i tak jednocześnie uradowany, że po prostu jak to mówią zapomniałem z wrażenia „języka w gębie“. Zacząłem w milczeniu zakładać spadochron, starając się z całych sił nie dać poznać po sobie jak bardzo mi zależało na tym locie. Szybko wszedłem do kabiny, profesor troskliwie pomógł mi w zapięciu pasów i — byłem już gotów do lotu. Przede mną siedział Zientek, który w tej chwili zaczął zamykać kabinę i z powagą zapytał ile ważę.

Zapisawszy w formularzu odpowiednią liczbę i sprawdziwszy czy wszystko jest w porządku, dał znak gotowości do startu. Lekkie szarpnięcie, dobiegający poprzez ścianki limuzyny huk silnika holującego samolotu, coraz szybszy bieg po ośnieżonym polu lotniska. Jak długo! Jeszcze, jeszcze trochę i wstrząsy ustały, zamieniając się w płynny, łagodny lot.

Zacząłem porządkować myśli. A więc — lecę, jestem współuczestnikiem trzeciego z kolei lotu w życiu pierwszego seryjnego „Bociana“. Pod nami szybko malejące domki zabudowań — wyglądają tak śmiesznie jakby je rozrzuciło na białym obrusie bawiące się klockami dziecko. Jak biało wszędzie! Z lewej widnieje wielki masyw Klimczoka i innych okolicznych szczytów.

Ruch drążka w lewo i lekko uciekający do przodu pedał dał mi poznać, że pilot wykonuje skręt w lewo. Lecimy teraz w ślad za samolotem na wschód.

Zaczyna prószyć drobny śnieg. W kabinie jest zupełnie ciepło. Krążymy w lewo nabierając wysokości. Potem — krążymy w prawo. Pilnie obserwuję wnętrze kabiny i teren. Z przodu widać wyraźnie u końca linki sylwetkę CSS-a, który wygląda jak jakieś ogromne ptaszysko z rozczapierzonymi szponami, gotujące się do skoku. W tej chwili wyczepiliśmy się z linki holowniczej. CSS w ostrej spirali zaczął schodzić ku ziemi.

Lecimy już sami. Uszu dochodzi jednostajne buczenie powietrza przecinanego krawędziami natarcia płatów i dziobem „bocianiego“ kadłuba.

Za chwilę — o nieba! — słyszę, że „mógłbym tak sam trochę popilotować“. Zamieniłem się cały we wzrok, nie — w słuch, dotyk, niemal we wszystkie pięć zmysłów hurtem, chwytając drążek i kładąc stopy na pedałach. To chwila, na którą czekałem tyle lat.

Wykonuję skręty, w lewo i prawo, obserwuję przyrządy pokładowe, sam nie wierzę sobie, że to naprawdę ja prowadzę „Bociana“ w pierwszym dniu jego lotów. Ta piękna maszyna słucha mnie, tak dokładnie i szybko wykonuje wszystkie moje rozkazy. A jaka przyjemna w pilotażu! Jak posłusznie chodzi za każdym ruchem sterów.

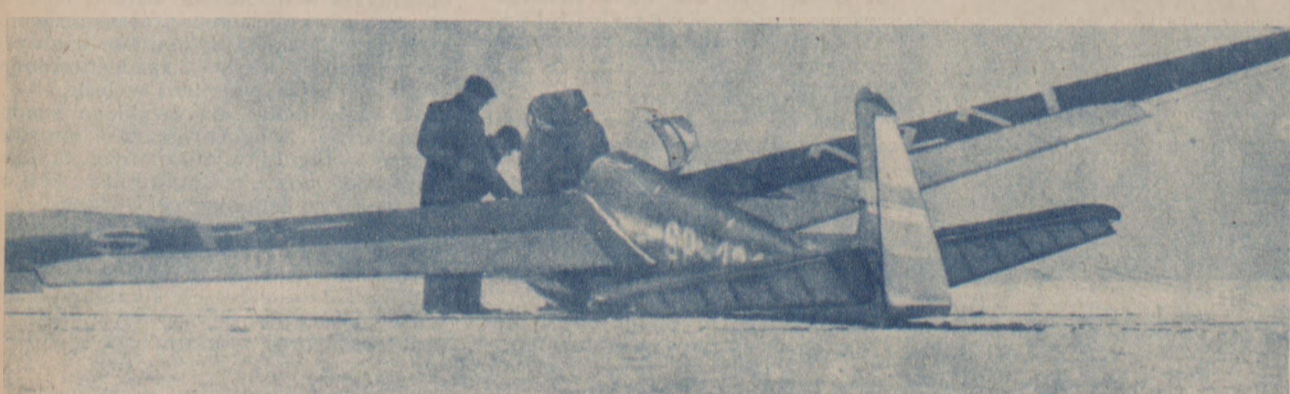
Pomimo wielkiego wzruszenia jestem opanowany. Robię teraz skręt w prawo. Niesforna kulka, o zgrozo, zaczyna mi uciekać z prawidłowego położenia na tarczy przyrządu. O nie, siostro, nie tak łatwo! Już poprawiłem skręt. Zientek śmieje się wesoło. Jest mi tak lekko, tak radośnie na duszy. Ten lot, ta wspaniała maszyna, fakt że sam mogę pilotować — wszystko to razem sprawia, że czuję się bardzo szczęśliwy. Tak jakbym miał skrzydła u ramion...

Po mnie latało jeszcze kilku innych. Wiem, że też czekali na ten lot cierpliwie od rana, nie zważając na mróz i wiatr, że zapomnieli o obiedzie, szczypiących od zimna uszach i drętwiejących u nóg palcach. Rozumiem ich — nie mogli inaczej.

A więc, Koledzy, „Bocian“ nam się bardzo udał. Jego konstruktorzy — zespół inżynierów z SZD oraz wykonawcy — zespół wspaniałych fachowców z Okręgowych Warsztatów Szybowcowych Nr. 2 zdali egzamin na bardzo dobrze. Już wkrótce te nowe, najbardziej nowoczesne szybowce dwumiejscowe zasilą nasze aerokluby, ośrodki treningowe i centra wysokiego wyczynu. Młodzież lotnicza naszej Ludowej Ojczyzny otrzyma nowy, wysoko wartościowy sprzęt.

Razem z „Bocianami“ zjawią się na szybowiskach i lotniskach klubowych budowane seryjnie śmigłe „Jaskółki“ — nasze najnowsze wysoko wyczynowe szybowce jednomiejscowe. Jakże cenne to nabytki, jak bardzo trzeba je będzie szanować! To przecież, Koledzy, wspaniały dar naszego ludowego państwa dla nas, chcących latać na najlepszym sprzęcie. Państwo realizuje nasze marzenia, spełnia wszystkie nasze najgorętsze pragnienia, szeroko udostępnia szkolenie lotnicze.

Winniśmy za to głęboką wdzięczność naszej Ojczyźnie. Winniśmy jeszcze więcej wkładać energii i entuzjazmu w naszą lotniczą pracę, jeszcze pilniej uczyć się na lotniczych kursach. Czekają na nas na lotniskach „Bociany“, czekają „Jaskółki“, Muchy“, „Komary“. „Salamandry“. Musimy dobrze opanować ten sprzęt, bo jest to najwyższej jakości dzieło rąk naszych robotników, rezultat nieustannej pracy badawczej naszych konstruktorów, chluba naszego ludowego szybownictwa. (z)



SZD • 9

Mój 654 skok

MISTRZ SPORTU
SPADOCHRONOWEGO ZSRR
P. POŁOSUCHIN



Włodzimierz Iwanow, jeden z przodujących sportowców spadochroniarzy ZSRR. Zwycięzca w wielu zawodach spadochronowych. Specjalista w skokach zespołowych.

Rankiem nasz balon substratosferyczny znalazł się w powietrzu. W swym ubiorze i ekwipunku przedstawiałem całe latające, a ściślej mówiąc „skaczące laboratorium". Na prawej ręce umocowany sekundomierz, na lewej — wysokościomierz, z boku znajdował się barograf i manometr butli tlenowej.

Wkrótce balon osiągnął wysokość 8 050 metrów.

Włączyłem swój osobisty aparat tlenowy, odłączając się od tlenu pobieranego z pokładu balonu, poprawiłem szelki i podciągając się za olinowanie balonu poleciałem w dół na spotkanie gęstych białych chmur. Na ułamek sekundy ścisnęło mi się serce. Powietrze spotykało mnie swą miękkością i sprężystością, jak poduszka. Aby popatrzeć na przyrządy podnosiłem obie ręce do twarzy. Trudne to było w momencie, gdy znajdowałem się w zwitkach korkociągu. Walczyłem z korkociągiem składając ręce na piersi i regulując obroty nogami.

Po przeleceniu pierwszych 700 metrów zauważyłem, że prędkość mego spadania dosięgała 100 metrów na sekundę, po czym zaczęła maleć pod wpływem oporu powietrza. Lodowaty wiatr palił mi twarz. Futrzane rękawice nie zabezpieczały dostatecznie rąk od chłodu. Trzeba było przecierać tarcze pokrywających się szronem przyrządów. Na wysokości 2 100 metrów wleciałem w chmury. Gdy wypadłem z nich stwierdziłem, że spadam z prędkością około 70 metrów na sekundę.

Kiedy sekundomierz odliczył 82 sekundy, a wysokościomierz wskazał 1 600 metrów, szarpnąłem za uchwyt otwierający. Otwarciu spadochronu towarzyszył huk przypominający wystrzał z działa. Odczułem silny wstrząs. Podniosłem oczy, lecz nie ujrzałem czaszy spadochronu, pogrążonej w gęstej chmurze.

Wylądowałem w zalesionym terenie po 5 minutach od momentu opuszczenia gondoli balonu.

Był to mój 52-gi wysokościowy skok z opóźnieniem i 232-gi kolejny skok spadochronowy.

* * *

Nastąpił dawno oczekiwany wieczór. Zajmujemy miejsca w czterosilnikowym samolocie. Komisarze sportowi plombują barografy kontrolne, dwa z nich umieszczają w kabinie samolotu, a po jednym przywiązują do pasów skoczków: Korobowa, Jepriczewa i Iwanowa. Przyrządy te zapiszą dokładnie z jakiej wysokości zostanie wykonany skok. Około północy wzlatujemy w ciemne niebo.

Na ukrytym w ciemnościach przywołżańskim stepie widniały pod nami trzy ogniska. Wskazywały one miejsce pobytu punktu dowodzenia. Wysokość 4 000 metrów. Czas nałożyć maski tlenowe. Dookoła samolotu jest coraz chłodniej, lecz my tego nie odczuwamy, znajdując się w ogrzewanej kabinie. Nasza odzież przystosowana jest do przebywania w stratosferze: na nogach wełniane skarpety i futrzane długie buty przywiązane szeroką taśmą do pasa, futrzane kurtki, jedwabna bielizna, spodnie na lisim futrze, wełniane swetry, jedwabne podpilotki i futrzane pilotki. W takim ubiorze gorąco jest nawet przy normalnej temperaturze.

Gdy osiągnęliśmy wysokość 10 000 metrów — w kabinie zabłysła lampka sygnalizacyjna. To znak — „przygotować się". Po dwóch minutach lampka zapala się ponownie. Otwiera się właz. Włodzimierz Kriwoj skacze pierwszy, a za nim Siergiej Korobow, Włodzimierz Dorosjew i ja. Wpadam do ciemnego otworu włazu. Moją twarz chwyta 50-stopniowy mróz. Wykonałem kilka kozłów. Odróżniam w ciemności sylwety kolegów, którzy wyskoczyli po mnie. Aby zmniejszyć nieco prędkość pociągnąłem za uchwyt dopiero po ośmiu sekundach. Pomimo to spadochron otworzył się z tak silnym szarpnięciem, że poczułem ból w kręgosłupie.

Zmarzniętą ręką wyciągam rakietnicę. Zielony błysk rakiety obwieszcza ziemi, że spadochron mój jest już otwarty. W pobliżu zapalają się inne zielone rakiety. Ulegam silnym kołysaniom. Nic dziwnego, gdyż widniejące w oddali błyskawice zwiastują burzę. Spostrzegłem przy świetle latarki, że cały mój ubiór i ekwipunek pokryty jest szronem. To ścięła się wilgoć, którą nagromadziłem przebywając w ciepłej kabinie.

Na wysokości 4 000 metrów zdejmuję maskę tlenową. Teraz jest już ciepło. Gdy do ziemi pozostało około 200 metrów wystrzeliłem białą rakietę. Jej blask oświetlą mi miejsce lądowania. Schodziłem w kierunku jedynego w tym rejonie jaru. Trzeba mieć szczęście! Wylądowałem jednak tuż przed jarem na skoszonej trawie. Mój 654-ty skok został zakończony.

Późniejsze dokładne obliczenia wykazały, że 7-miu radzieckich spadochroniarzy wykonało grupowy nocny skok z wysokości 10 370 metrów, zdobywając rekord międzynarodowy. Uczestniczce tego skoku Władymirskiej przyznano także indywidualny rekord kobiecy.

Oprac. z rosyjskiego **R. F.**

Czasza o obrysie kwadratowym była po raz pierwszy skonstruowana i wypróbowana w Związku Radzieckim. Dziś większość nowoczesnych spadochronów ratowniczych posiada czasze o obrysie kwadratowym.
Foto: Koszewski — LL



Najstarszy spadochroniarz

Komisja lekarska kończyła właśnie badanie spadochroniarzy. Przewodniczący komisji wziął do rąk kartę lekarską ostatniego sportowca. „Biełousow Aleksiej Aleksandrowicz, rok urodzenia 1893", — przeczytał i zdumiał się:

— To chyba niemożliwe. Czy rzeczywiście macie sześćdziesiąt lat?

— Właśnie kilka dni temu skończyłem sześćdziesiątkę, — odpowiedział wysoki, atletycznie zbudowany mężczyzna, o żywych jasnych oczach.

Aleksiej Biełousow opowiedział, że ostatni skok ze spadochronem wykonał w końcu lata 1952 r. z wysokości 600 metrów.

— Jak potrafiłem zachować zdrowie? — powtórzył Biełousow zadane mu pytanie. Systematycznie gimnastykuję się, biegam, robię spacery i długie marsze na nartach, jeżdżę na łyżwach.

Po raz pierwszy A. Biełousow wykonał skok spadochronowy 20 lat temu. Od tego czasu 226 razy wyskakiwał z samolotu.

„Naucz kolegę tego, co umiesz sam" — tej zasady radzieckich sportowców zawsze przestrzega Aleksiej Biełousow. Wielu spośród setek jego uczniów, jest obecnie wybitnymi spadochroniarzami.

Od 1949 roku A. Biełousow pracuje w Ministerstwie Leśnictwa ZSRR jako specjalista w dziedzinie walki z pożarami lasów. Wiek nie przeszkadza mu wykonywać skoki w bardzo trudnych warunkach, kiedy spadochroniarze walczyć muszą z ogniem w lesie.

W odróżnieniu od zwykłego spadochroniarza „spadochroniarz - strażak" skacze z reguły w nieznanym terenie, zawsze od nowa obliczać musi skok w zależności od istniejących warunków.

Aleksiej Biełousow jest aktywnym propagatorem sportu spadochronowego. Wydał on drukiem 15 swoich prac, opublikował w gazetach i czasopismach wiele artykułów, poświęconych teorii i praktyce sportu spadochronowego.

MŁODY Lotnik

Rok I Nr 13

CZTERY „HARNASIE"

JAK wynika ze statystyki, to zawody modeli szybowców zboczowych, które odbyły się w lutym bieżącego roku, były piątymi z kolei w Polsce.

O ile więc w konstrukcjach modeli szybowców termicznych mamy pewne tradycje i poważne osiągnięcia, o tyle zboczówki jakoś nie cieszyły się popularnością. W roku bieżącym nastąpił nowy, przełomowy, etap w rozwoju małego lotnictwa. Zawody szybowców zboczowych odbyły się po raz pierwszy na większą skalę, nie spotykaną przed wojną. I co najważniejsze zawody zboczówek weszły do corocznego kalendarza imprez zimowych.

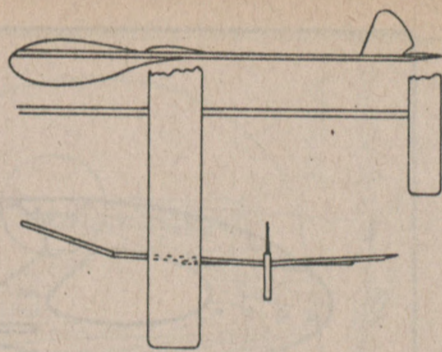
Sądząc po ilości modeli zboczówek zgłoszonych na zawody zakopiańskie, można śmiało stwierdzić, że wielu naszych konstruktorów rozpocznie specjalizację w tej dziedzinie i wyniki w roku przyszłym będą dużo lepsze.

Zanim omówimy kilka modeli z tegorocznych zawodów, należy wspomnieć, że regulamin ustalający typ „Harnasia" nakładał na konstruktorów pewne warunki. Tym samym można by powiedzieć, że wszystkie „Harnasie" mają równe szanse, bo: 1) ograniczona jest powierzchnia całkowita, 2) ustalony minimalny ciężar, 3) ustalony minimalny przekrój kadłuba. Regulamin jest o tyle dobry, że modele startują w jednej klasie, nie wiele różniąc się wielkością. Pewna dowolność konstrukcji przyniosłaby na start modele od 1000 mm do 3000 mm rozpiętości i wówczas porównanie osiągów modeli byłoby bardzo utrudnione.

W bieżącym numerze podajemy dane odnośnie czterech najciekawszych zboczówek, ich szkice ogólne i fotografie. Wybraliśmy 4 modele krajowe. Tabela zawiera zasadnicze dane techniczne. Z tabeli tej widzimy pewne ujednostajnienie danych i tak np. rozpiętość waha się od 1 600 do 1 800 mm, długość od 920 do 1400 mm, powierzchnia skrzydeł od 25 do 28 dcm². Ciężar modeli — od 450 do 787 gramów. Oczywiście dane te wybrano celem przedstawienia najbardziej typowych charakterystyk.

W kolejności podano szkice modeli następujących zawodników:
Jan Bury — model 1, Wiesław Jakubowski — model 2, Maria Schwartz — model 3, Ludwik Zieliński — model 4.

Zamieszczając zestawienie danych technicznych i rysunki modeli, pragniemy zainteresować nimi szerszy ogół modelarzy tak, aby w ciągu roku bieżącego powstały oryginalne modele szybowców zboczowych. (b).

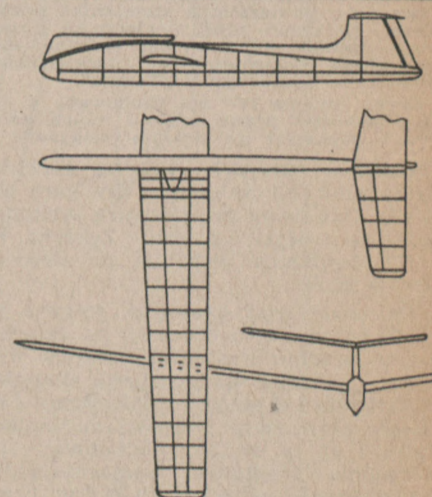


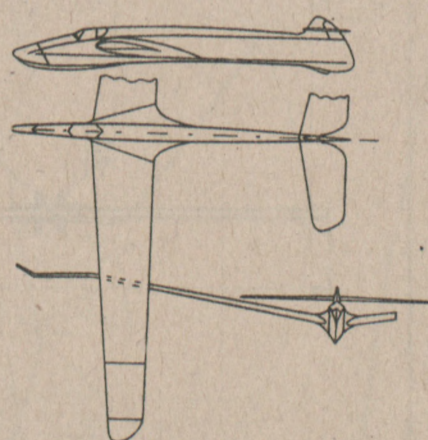
Model Jana Burego



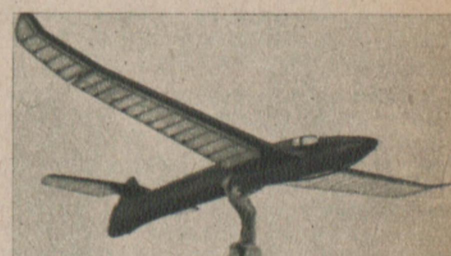


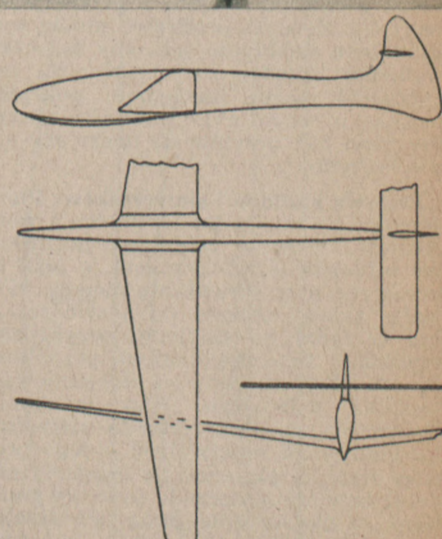
Model Wiesława Jakubowskiego





Model Marii Schwartz







Model Ludwika Zielińskiego
Wszystkie zdjęcia: Koszewski — LL

DANE TECHNICZNE MODELI TYPU „HARNAŚ"

	Model 1	Model 2	Model 3	Model 4
Rozpiętość	1600	1800	1800	1750
Długość	1400	920	1050	1130
Powierzchnia skrzydeł	28	27	27	25,8
Powierzchnia stat. wys.	5,6	6	7	6
Całkowita powierzchnia	33,3	33	34	32
Ciężar modelu	660	450	787	750
Powierzchnia przekroju kadł.	0,34	0,33	0,45	0,34

MUCHA IV SZYBOWIEC SZKOLNY

MODEL ODZNACZONY II NAGRODĄ W KONKURSIE „MŁODEGO LOTNIKA"

Dane techniczne: Rozpiętość skrzydeł — 813 mm; głębokość skrzydeł — 120 mm; wydłużenie skrzydeł — 6,75; powierzchnia skrzydeł — 9,7 dcm²; profil skrzydeł — Clark V (zmodyf.); kąt zaklinowania skrzydeł — 3°; wznios skrzydeł — 10°; długość modelu — 750 mm; rozpiętość statecznika poziomego — 300 mm; powierzchnia statecznika poziomego — 2,4 dcm²; profil statecznika poziomego — płaska płytka; kąt zaklinowania statecznika poziomego — 0°; powierzchnia statecznika pionowego — 1,38 dcm².

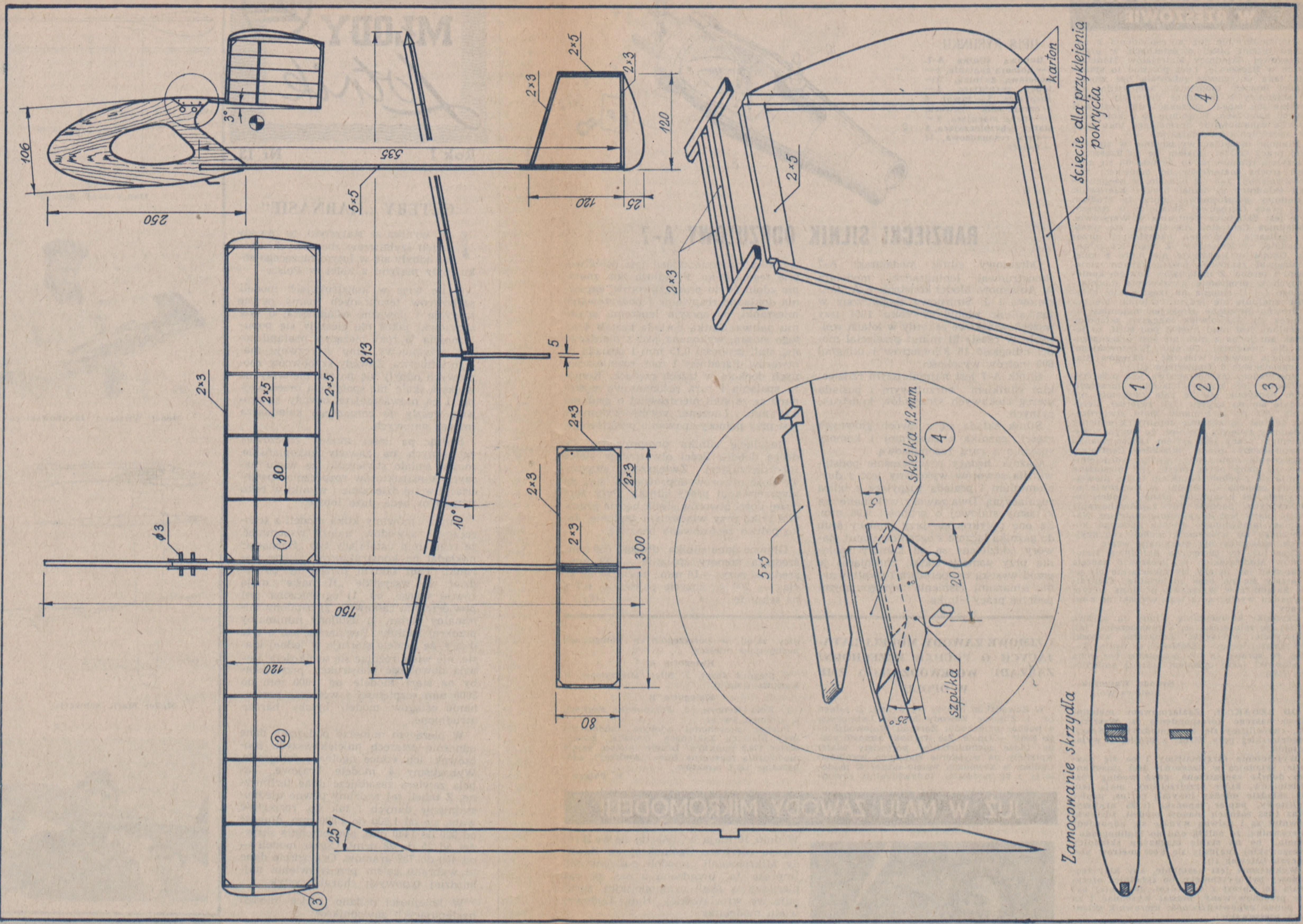
Model „Mucha IV" był zbudowany w latach 1946—1947 przeze mnie i moich kolegów i odznaczał się dobrymi osiągami.

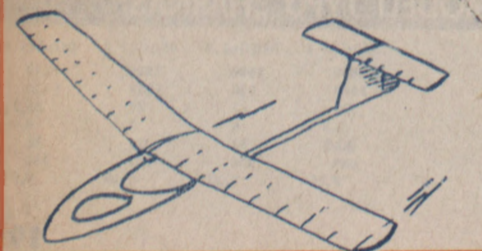
Budowa skrzydeł: Budowę skrzydeł zaczynamy od sklejenia dźwigara na desce. Okładziny do dźwigara wykonujemy ze sklejki 1,2 mm. Żeberka (1) i (2) obrabiamy wspólnie po złożeniu ich w blok.

Po obrobieniu krawędzi spływu na trójkąt i wycięciu otworów na żeberka i oczyszczeniu krawędzi natarcia możemy przystąpić do składania skrzydeł. Skrzydła składamy połówkami na desce, przy czym krawędź natarcia i spływu są w środku nadłamane. Po wklejeniu trójkątów wzmacniających wykonanych ze sklejki 1,2 mm i zakończeniu skrzydeł (3) z takiej samej sklejki oraz oczyszczeniu całego szkieletu można skrzydła okleić.

Do oklejania można użyć zwykłej bibułki, którą przykleja się certusem (rzadkim) lub klejem biurowym. Obecnie wklejamy beleczkę łączącą skrzydło z kadłubem. Kawałki krawędzi natarcia i spływu między dwoma środkowymi żeberkami usuwamy, smarujemy żebra i dźwigar klejem i przyklejamy beleczkę. Żeberka środkowe muszą być ustawione dokładnie tak, aby beleczka wchodziła między nie ciasno. Na zakończenie można naciągnąć pokrycie mocząc je wodą. Przy schnięciu skrzydło musi być przybite do deski aby się nie skręciło.

Budowa kadłuba i stateczników: Płozę wycinamy ze sklejki grubości 5 mm. Ażurowanie płozy może być początkowo mniejsze — powiększamy je jeśli to konieczne przy wyważaniu modelu. Kawałki sklejki służące do przymocowania skrzydeł po sklejeniu przybijamy szpilkami. Beleczkę kadłuba przyklejamy do płozy dopiero po sklejeniu statecznika pionowego. Przy wierceniu otworu na krawędź natarcia statecznika pionowego należy dbać o jego prostopadłość (w płaszczyźnie symetrii modelu) bowiem statecznik pionowy musi leżeć w płaszczyźnie płozy. Po sklejeniu statecznika pionowego możemy przykleić belkę do płozy. Dla wzmocnienia można wbić dwie szpilki — ale tak, aby sklejka nie pękła. Haczyk do holowania wykonujemy ze szpilki. Ster kierunkowy wykonujemy z kartonu przyklejamy dwoma paskami papieru do statecznika pionowego. Statecznik razem ze sterem kryjemy dwustronnie.





Statecznik poziomy sklejamy na desce dając w rogach wzmocnienia z kartonu (obustronnie). Dwie środkowe listewki muszą być ustawione równolegle tak, aby statecznik poziomy nie bujał się na pionowym. Po oklejeniu statecznika poziomego z wierzchu bibułką (jednostronnie) przyklejamy go do statecznika pionowego bacząc na prostopadłość. Stateczników nie wolno moczyć wodą ani cellonować, bowiem uległyby zwichrzeniu.

Środek ciężkości modelu winien leżeć pod dźwigarem skrzydła. Jeśli przód wypadnie za ciężki, należy powiększyć wycięcie w płozie, tak jednak, żeby nie zostało mniej jak 2 cm sklejki naokoło otworu. Jeśli ogon wypadnie za ciężki można z przodu wnitować kawałek ołowiu. Po wyważeniu oklejamy płozę obustronnie bibułką. Skrzydła do kadłuba mocuje się przy pomocy gumki. Przy oblatywaniu z ręki jeśli łączenie skrzydeł jest dobrze wykonane — skrzydła trzymają się również bez gumki. Skłonność modelu do zadzierania korygujemy przez zmniejszenie kąta zaklinowania skrzydła (można podciąć od dołu beleczkę łączącą skrzydło z kadłubem). Gdy model nurkuje zwiększamy kąt zaklinowania. Prowizorycznie uzyskujemy to przez przesunięcie skrzydła do przodu. Na stałe — przez podklejenie kawałka listewki.

Materiał do budowy modelu: Sklejka 5 mm — [illegible] dcm²; sklejka 1,2 mm (względnie 0,8 wzgl. 1) — 3,3 dcm²; listewki 5 × 5 mm — 705 mm; listewki 2 × 5 mm — 1 700 mm; listewki 2 × 3 mm — 1 720 mm — razem 4 125 mm; klej — certus; szpilki; kawałek kartonu; kawałek gumy; bibułka.

JULIAN FAŁĘCKI

USPRAWNIĆ PRACĘ OSMM W RZESZOWIE

Niejednokrotnie już korespondenci z naszego terenu pisali o usterkach w pracy Okręgowej Składnicy Materiałów Modelarskich w Rzeszowie. Lecz pomimo to sytuacja taka dotychczas pozostała bez zmian. Nadal bowiem modelarnie zaopatrując się w składnicy w potrzebne materiały modelarskie nie mogą doczekać się realizacji swych zamówień. Powoduje to z kolei całkowite zahamowanie normalnego toku prac w wyszkoleniu modelarskim.

Pragnąc otrzymać wyjaśnienie w sprawie złej pracy OSMM, udałem się do Rzeszowa. Liczyłem również na to, że uda mi się zdobyć trochę materiałów do modelarni stalowowolskiej. Jak się okazało, w zaopatrzeniu składnicy są nadal braki. Kierownik składnicy poinformował mnie, że źródłem złej pracy Okręgowej Składnicy w Rzeszowie jest Składnica Centralna w Warszawie. Składnica Centralna nie śpieszy się wcale z realizacją zamówień nadsyłanych przez składnicę w Rzeszowie. Z tego też powodu OSMM w Rzeszowie nie może z kolei realizować zamówień poszczególnych modelarni z terenu. Z materiałów bowiem koniecznych w programie wyszkolenia modelarskiego I i II stopnia na rzeszowskim składzie znajdują się jedynie sklejka, bibułka i drewno ulepszone. Brak jest natomiast listewek (!). Jakkolwiek magazyn składnicy zawalony jest nimi niemal pod sufit, to jednak ani jedna z nich nie jest przeznaczona dla modelarni Okręgu Rzeszowskiego. Stanowią bowiem własność... okręgów Stalinogrodzkiego i Opolskiego (!).

Przykładem marnotrawstwa jest przetrzymywanie kleju szybkoschnącego w nieszczelnym naczyniu, tak że cała zawartość nie nadaje się do użytku. Jak twierdzi kierownik, już po otrzymaniu kleju stwierdzono, że jest on zupełnie zepsuty. Kierownik składnicy twierdzi również, że dużym utrudnieniem pracy jest system zaopatrywania, wprowadzony przez Składnicę Centralną. Przesyłanie materiałów według rozdzielników na dany okręg często jest niesłuszne i mija się z celem. Skutkiem takiej niewłaściwej gospodarki, **OSMM w Rzeszowie otrzymała [illegible] kompletów planów modeli redukcyjnych**, podczas gdy zapotrzebowanie na te plany jest kilkakrotnie mniejsze. Natomiast zamówionego drewna lipowego, koniecznego do wykonania modeli redukcyjnych, składnica nie otrzymała wcale.

Czas już, by Okręgowa Składnica Materiałów Modelarskich w Rzeszowie zaczęła pracować jak należy, by modelarnie nie uskarżały się na brak materiałów. Centralna Składnica w Warszawie powinna w tym wypadku wyciągnąć z tego wnioski do swej pracy.

Czynniki kompetentne winny tą sprawą bliżej się zainteresować, a równocześnie jak najszybciej wyciągnąć konkretne wnioski do dalszej pracy OSMM-ów w ogóle. Sądzę, że sprawa ta nie pozostanie bez echa i stosunki jakie opisałem zostaną zmienione. (353).

Brunon Waszczuk
Stalowa Wola

OD REDAKCJI. Zaalarmowani meldunkiem naszego korespondenta B. Waszczuka, zwróciliśmy się do Samodzielnej Sekcji Modelarskiej przy ZGLL z prośbą o wyjaśnienie.

Wyjaśnienie otrzymaliśmy i co się okazuje: składnica w Rzeszowie jest stosunkowo dobrze zaopatrzona, gdyż według rozdzielników, które przejrzeliśmy, mają tam na składzie między innymi: certus, papier sulfitowy, papier japoński (1 485 arkuszy) oraz 1 105 różnych planów modeli. Listewki również są i dziwną wydaje się odpowiedź kierownika, że należą one do Stalinogrodu i Opola, bo na stanie magazynu składnicy rzeszowskiej znajduje się 6 000 metrów bieżących listewek (!).

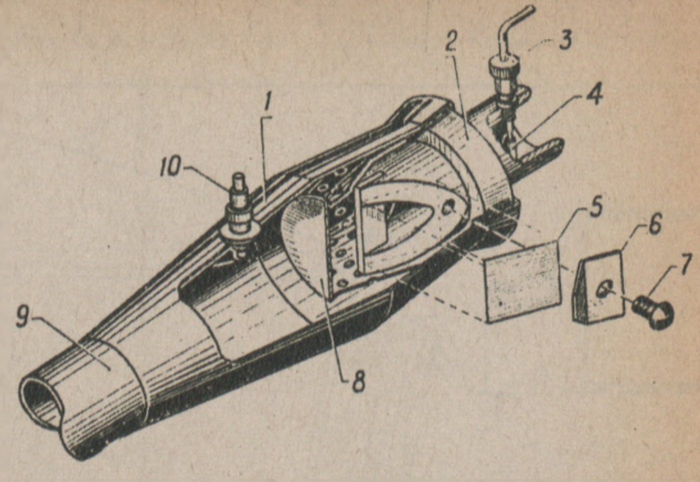
Wykluczone jest następnie, aby klej acetonowy był wyschnięty, bo składnica otrzymała go wprost z wytwórni. Jeśli klej był źle przechowywany, musiał wyschnąć i za to ponosi odpowiedzialność kierownik składnicy rzeszowskiej.

Uwagi na temat złej pracy Centralnej Składnicy częściowo są słuszne. Składnicę tę jednak przejęła niedawno z powrotem Samodzielna Sekcja Modelarstwa Lotniczego. Obecnie sytuacja się poprawi i możemy zapewnić w imieniu CSMM-u, że transport z brakującymi materiałami jest już w drodze.

Ze sw[illegible]rony prosimy Zarząd Okręgu w Rzeszowi[illegible] większą troskę nad podległą składnic[illegible] Dbałość o cenne materiały jest obowiąz[illegible] nas wszystkich. (red.).

OPIS RYSUNKU:

Budowa silnika A-7. 1 — komora spalania, 2 — podstawa gaźnika, 3 — iglica regulująca, 4 — rozpylacz, 5 — zawór, 6 — ogranicznik zaworu, 7 — śruba mocująca, 8 — siatka zabezpieczająca, 9 — rura rezonansowa, 10 — świeca.



RADZIECKI SILNIK ODRZUTOWY A-7

Odrzutowy silnik modelarski A-7 skonstruował leningradzki modelarz A. Anisimow. Model konstrukcji A. Anisimowa i J. Smirnowa zaopatrzony w ten silnik zdobył w roku 1951 trzy wszechzwiązkowe rekordy w lotach wolnych. W czasie 31 minut przeleciał model odległość 16 kilometrów i osiągnął 600 metrów wysokości.

Silnik A-7 jest najmniejszym radzieckim silnikiem odrzutowym i posiada szereg ciekawych szczegółów konstrukcyjnych.

Silnik składa się z dwóch głównych części: gaźnika z zaworami i komory spalania z rurą rezonansową.

Gaźnik, będący równocześnie podstawą dla zaworów wykonany jest z duraluminium i posiada rozpylacz z iglicą regulacyjną. Dwa zawory wykonane są z taśmy stalowej o grubości 0,06 mm. Są one przykręcone przy pomocy śrub do gaźnika łącznie z ogranicznikami. Zawory oddzielone są od komory spalania przy pomocy siatki, chroniącej je przed wysoką temperaturą i gwałtownymi zmianami ciśnienia występującymi podczas pracy silnika.

Siatka zabezpieczająca jest osobliwością tego silnika. Przedłuża ona znacznie zdolność do pracy zaworów, zapewnia dokładne rozpylenie i podgrzewanie mieszanki, co sprzyja lepszemu spalaniu paliwa. Siatka posiada kształt ściętego stożka, wykonana jest z nierdzewnej stali grubości 0,15 mm i posiada 65 otworów o średnicy 1 mm. rozmieszczonych dookoła w trzech rzędach. Komora spalania i rura rezonansowa wykonane są ze stali nierdzewnej o grubości 0,15 mm. Łączenie szwów wykonane jest przy pomocy spawania punktowego.

Regulację silnika przeprowadza się drogą doboru ilości otworów w siatce zabezpieczającej. Zwiększając stopniowo ilość otworów doprowadza się do nieprzerwanej pracy silnika. Przy zbyt dużej ilości otworów silnik będzie pracował tylko przy włączonym zapłonie. Jako paliwo zastosowano benzynę.

Główne dane silnika: długość 650 mm., średnica komory spalania — 30 mm., średnica rury — 16 mm., ciężar — 60 g., ciąg — 200 g., zużycie paliwa — 0,3 g na sekundę. (f.r.)

I ZIMOWE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH O PUCHAR PRZECHODNI ZARZĄDU WOJEWÓDZKIEGO ZMP W OPOLU

W Zawadzkim odbyły się w dniu 22 lutego br. I Zimowe Zawody Modeli Latających o puchar przechodni Zarządu Wojewódzkiego ZMP — Opole. Złe warunki atmosferyczne (duże zachmurzenie, porywisty wiatr) wpłynęły na uzyskanie słabszych wyników. Ogółem w zawodach wzięło udział 68 modelarzy z 91 modelami. Indywidualnie zawodnicy zajęli w poszczególnych kategoriach następujące miejsca:

Kategoria A

1. Siegnuś Józef, 2. Sitek Mieczysław, 3. Karkosz Helmut.

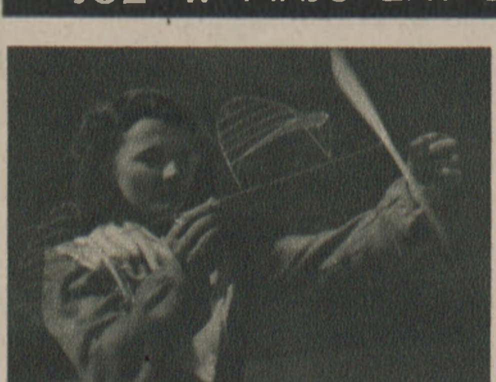
Kategoria B

1. Kola Henryk, 2. Polanowski Herbert, 3. Golman Paweł.

Puchar przechodni zdobyła modelarnia przy Śląskich Zakładach Obuwia, zdobywając 178,2 punktów. Drugie miejsce zajęła modelarnia fabryczna Huty „Andrzej", zdobywając 176,7 punktów.

E. Palgan

JUŻ W MAJU ZAWODY MIKROMODELI!



W dniu 10 maja br. odbędą się we Wrocławiu pierwsze Ogólnokrajowe Zawody Mikromodeli (modeli pokojowych). Impreza ta, urządzona u nas po raz pierwszy w skali ogólnopolskiej, zgrupuje we wrocławskiej Hali Ludowej wielu modelarzy.

Obok na zdjęciu — jedna z najlepszych węgierskich modelarek Helena Miklos, ze swym modelem, który osiągnął długotrwałość lotu 8 minut 28 sekund. Węgierska młodzież lotnicza ze szczególnym upodobaniem odnosi się do budowy mikromodeli, osiągając w tej trudnej dziedzinie małego lotnictwa doskonałe rezultaty. J. Z.

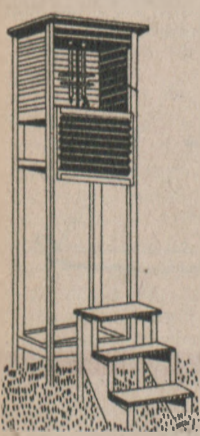
Mgr. WŁADYSŁAW PARCZEWSKI



II. WĘDRÓWKA PROMIENI SŁONECZNYCH

Temperatura powietrza i jej pomiar.

Ciepło, jakie otrzymuje Ziemia w ciągu roku od Słońca, jest tak duże, że wystarczyłoby do stopienia warstwy lodu o wysokości 12 piętrowego gmachu w założeniu, że jest nim otoczona cała kula ziemska. Pod wpływem nagrzewania promieniami słonecznymi ustala się w powietrzu wyższa lub niższa temperatura — odczuwamy, że jest nam cieplej lub chłodniej. Określanie ciepłoty powietrza na podstawie uczucia ciepła lub chłodu jest jednak zawodne i dlatego temperaturę powietrza musimy mierzyć przyrządami. Pomiary te wykonujemy za pomocą termometrów. W rurce termometrycznej znajduje się przeważnie rtęć, która rozszerza się przy ogrzewaniu, a kurczy się przy oziębianiu. Każdy termometr posiada zaznaczony punkt, na którym zatrzymuje się rtęć w temperaturze wrzenia wody (pod ciśnieniem normalnym) oraz punkt odpowiadający temperaturze topnienia lodu. Ponieważ temperatura krzepnięcia wody stanowi niejako granicę między ciepłą a chłodną porą, dlatego oznaczono ją zerem.

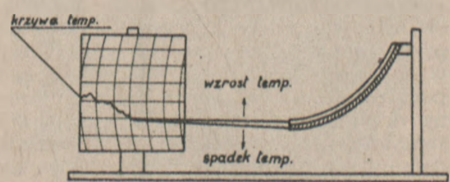


Rys. 1. Klatka meteorologiczna. (w głębi widoczny komplet przyrządów do pomiaru temperatury i wilgotności powietrza).

Kiedy choremu mierzymy temperaturę, wówczas wkładamy mu pod pachę termometr i nakazujemy leżeć spokojnie przez kilka minut. Dlaczego aż tak długo? Chcemy bowiem mieć pewność, że temperatura, jaką wskaże termometr, jest taka sama jaką posiada ciało chorego. Podobną pewność musimy mieć przy pomiarze temperatury powietrza. Zdajemy sobie bowiem sprawę, że wskazania termometru przy pomiarze temperatury powietrza będą tylko wówczas właściwe, kiedy temperatura rtęci zrówna się z temperaturą otaczającego ją powietrza. Dlatego właśnie termometr wystawiony na bezpośrednie działanie promieni słonecznych (tzw. temperatura „w słońcu") pokazuje temperaturę wyższą od tej, którą w rzeczywistości posiada powietrze, gdyż rtęć ogrzewa się wówczas bezpośrednio od promieni słonecznych. Termometr, wystawiony na bezpośrednie działanie promieni słonecznych, może nawet w mroźną pogodę pokazywać kilkanaście stopni powyżej zera, kiedy na termometr padają kropelki deszczu — wskazuje on temperaturę niższą od rzeczywistej. Aby uniknąć tych błędów, meterolodzy ustawiają termometry w drewnianych biało pomalowanych klatkach. Klatki te posiadają żaluzjowe ściany, aby umożliwić swobodny dopływ powietrza, a zarazem zabezpieczyć zawarte w nich przyrządy do pomiaru i wilgotności powietrza przed bezpośrednim promieniowaniem słonecznym i opadami. Klatki te mają taką wysokość, że naczynie z rtęcią znajduje się na wysokości dwóch metrów ponad powierzchnię gruntu (rys. 1).

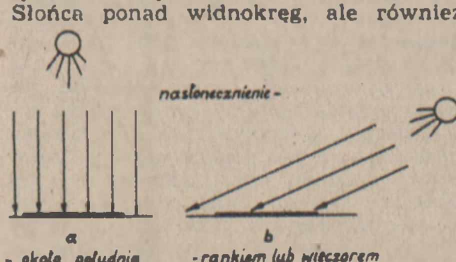
Jeżeli chcemy mieć zanotowaną temperaturę, jaka panowała w każdej chwili, to posiłkujemy się termografem. Zasadniczą jego częścią składową są dwie zlutowane blaszki, z których zewnętrzna rozszerza się przy wzroście temperatury szybciej aniżeli wewnętrzna. Gdy temperatura powietrza wzrasta, wówczas blaszka zewnętrzna może się stać dłuższa tylko wtedy, gdy całość się zakrzywi. Odwrotnie dzieje się przy obniżaniu się temperatury. Zakończenie owych blaszek opada zatem lub się unosi, który to ruch jest przenoszony i kreślony na ruchomym walcu za pomocą odpowiedniego ramienia (rys. 2).

Co jest przyczyną zmian temperatury? Słońce dostarcza Ziemi ciepło nierównomiernie, w wyniku czego temperatura powietrza ulega zmianom. Rankiem i pod wieczór dochodzą do nas niewielkie ilości ciepła, choćby niebo było nawet bezchmurne, gdyż promienie słoneczne padają wtedy ukośnie (rys. 3b). W godzinach około południowych — szczególnie latem — kiedy



Rys. 2. Zarys budowy i działania termografu.

Słońce znajduje się wysoko ponad widnokręgiem, ilość ciepła dostarczanego na jednostkę powierzchni jest o wiele większa aniżeli w poprzednich przypadkach (rys. 3,a). Ilość ciepła, jaką otrzymujemy danego dnia, zależy nie tylko od wysokości wzniesienia się Słońca ponad widnokręg, ale również



Rys. 3. Wpływ kąta padania promieni słonecznych na ilość ciepła dostarczanego jednostce powierzchni.

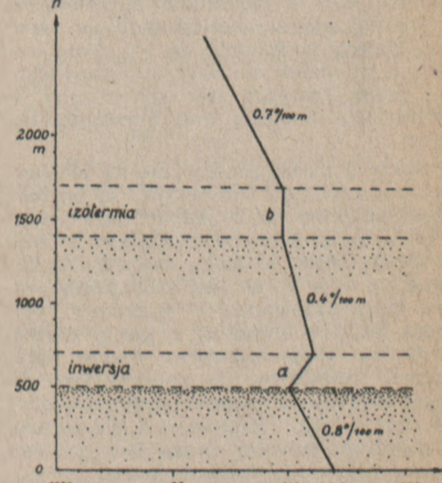
i od czasu trwania nasłonecznienia (długie dni letnie i krótkie zimowe). Wszystko to powoduje, że z dnia na dzień, w miarę zmian pór roku, robi się coraz cieplej lub chłodniej. Niezależnie od tych zmian obserwujemy występowanie nagłych ochłodzeń lub równie szybkich ociepleń, które są wywoływane nagłym intensywnym wtargnięciem ku nam chłodnych mas powietrza okołobiegunowego lub ciepłych mas powietrza zwrotnikowego.

Dlaczego temperatura powietrza obniża się z wysokością? Powietrze jest przezroczyste dla promieni słonecznych i dlatego docierają one z łatwością do powierzchni Ziemi, która jako nieprzezroczysta pochłania je, ogrzewając się ich kosztem. Zatem dopiero za pośrednictwem powierzchni ziemskiej ogrzewa się powietrze przede wszystkim przyziemne, a następnie i jego wyższe warstwy, lecz oczywiście o wiele wolniej. Dlatego, w miarę wzrostu wysokości, temperatura powietrza w zasadzie obniża się coraz bardziej (rys. 4). Spadek temperatury z wysokością oblicza się na 100 metrów wysokości. Przeciętny spadek temperatury z wysokością wynosi około 0,6° C na 100 metrów wzniesienia (0,6° C/100 m). W rzeczywistości pionowe spadki temperatury są różne (patrz rys. 4). Bywają dość często nawet tego rodzaju przypadki, że temperatura powietrza nie tylko nie obniża się z wysokością, lecz wzrasta. Warstwy powietrza, w których temperatura wzrasta z wysokością, nazywamy inwersjami. Jeżeli zaś temperatura powietrza wraz ze wzrostem wysokości nie zmienia się, wówczas mamy do czynienia z tzw. izotermią. Zarówno warstwy ciepłego powietrza inwersyjnego, jak i izotermicznego posiadają duże znaczenie praktyczne w lotnictwie, gdyż hamują prądy pionowe (lot w nich jest spokojny) oraz gromadzą bezpośrednio poniżej siebie duże ilości pyłów i pary wodnej. Dzięki temu stwarzają one dogodne warunki do skraplania się czy też krzepnięcia pary wodnej (tworzenie się chmur oraz mgieł w przypadku gdy zalegają one w bezpośrednim sąsiedztwie podłoża).

Jeżeli dodamy do tego, że ochładzanie się powietrza prowadzi do tworzenia się chmur i mgieł, to będzie dla nas zrozumiałe dlaczego pomiarom temperatury, zarówno w dolnej warstwie*) jak i wyższych warstwach powietrza, przypisujemy takie duże znaczenie.

(cdn).

Rys. 4. Przykład pionowego rozkładu temperatury powietrza.



---

*) Mowa tu o dolnej warstwie atmosfery zwanej troposferą, która w naszych szerokościach geograficznych sięga do około 11 km.

MACIEJ GRABSKI

SAMOLOTY NA NARTACH



Rys. 4

Olbrzymie przestrzenie północnych republik ZSRR stają się w czasie długotrwałych zim podbiegunowych niedostępne dla samolotów zaopatrzonych w normalne, kołowe podwozie. Wiatry zasypują odkopywane drogi startowe, a lądowiska, pokryte kilkumetrową nieraz warstwą śniegu, nie zachęcają nikogo do lądowania, grożąc kraksą. A jednak samoloty przewożące lekarzy, pocztę czy też pasażerów docierają do najodleglejszych zakątków północnego kraju przez cały rok, a nawet w zimie, stanowiąc jedyny rodzaj komunikacji. Czytaliście też pewnie o wyprawie „Czeluskina" i o tym, jak samoloty pilotowane przez bohaterskich lotników lądowały na popękanej, zaśnieżonej krze, niosąc ratunek rozbitkom. Znacie też pewnie opisy innych lotów radzieckich lotników nad lodowymi i śnieżnymi przestrzeniami Arktyki. Zapytacie się zapewne: w jaki sposób samolot może wylądować na śniegu? Otóż sprawa jest całkiem prosta. Samolot „zmienia buty", zamiast kół „wkładając" narty, które tylko trochę przypominają swoim kształtem narty używane przez nas przy zjazdach z Kasprowego czy Gubałówki.

Zastosowanie nart do samolotu było pomysłem młodego inżyniera rosyjskiego, Mikołaja R. Łobanowa. Urzeczywistnił on swój pomysł i 30 stycznia 1913 roku wystartował pierwszy samolot na „śniegolotach". Narty Łobanowa okazały się najlepszą pomocą do startu i lądowania na śniegu. Od r. 1915 stosowało je lotnictwo rosyjskie a później radzieckie.

Ponieważ przystosowanie samolotów do lądowania na śniegu miało w ZSRR olbrzymie znaczenie dla celów gospodarki narodowej, przeto do teoretycznego opracowania tego zagadnienia przystąpiła grupa naukowców z CAGI. Na ich czele stanął znany aerodynamik B. N. Juriew oraz N. P. Lesnikowa. W wyniku ich badań powstały specjalne modele nart o kształtach opływowych, które okazały się najlepszymi na świecie. Należy nadmienić, że i w Polsce w latach trzydziestych były przeprowadzone przez Instytut Aerodynamiczny w Warszawie badania nad aerodynamiką nart.

Narty lotnicze stosowane do lekkich, niezbyt szybkich samolotów, są najbardziej podobne do zwykłych nart „ludzkich". Ślizgi ich nie posiadają jednak rowków, przez co mogą one łatwiej ślizgać się w boki, co jest szczególnie ważne przy lądowaniu z bocznym wiatrem. Szybsze samoloty o niechowanym podwoziu mają zazwyczaj narty opływowe, trudniejsze do zbudowania, ale za to stawiające znacznie mniejsze opory w czasie lotu. Samoloty z chowanym podwoziem również mogą być przystosowane do zamontowania nart.

Często się zdarza, że samolot startując z jednego lotniska na kołach, musi lądować na innym, które jest pokryte śniegiem. Zbudowano więc podwozie zaopatrzone w narty i koła równocześnie. W wypadku lądowania na śniegu pilot powoduje opuszczenie nart z ich górnego położenia pod koło. Zbudowano nawet samoloty ziemno-wodne (amfibie), które mogły lądować i na śniegu.

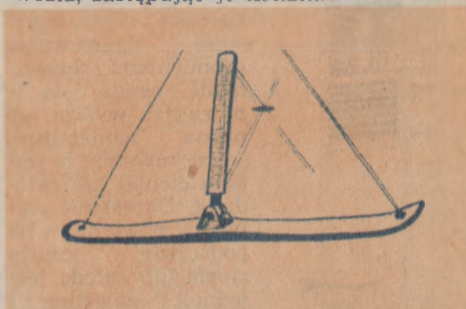
Powierzchnia ślizgu nart jest zależna od ciężaru całego samolotu. Naogół stosuje się obciążenia powierzchni ślizgów zawarte w granicach od 900 do 1300 kG/m². Tak więc samolot ważący 1000 kG dla bezpiecznego lądowania musi posiadać płozy o powierzchni około jednego metra kwadratowego. Większe obciążenia stosuje się zwykle w małych, a mniejsze w dużych samolotach.

Narty we wszystkich wypadkach są umocowane obrotowo na osi podwozia zamiast kół, oraz na osi kółka czy płozy ogonowej. Aby zapobiedz „zaryciu" przy lądowaniu czy starcie dziobu narty w śnieg, oprócz charakterystycznego podgięcia musi on być w locie uniesiony o około 3° względem podłużnej osi samolotu. Dla zabezpieczenia przewidzianej pozycji płozy w locie stosuje się różne systemy amortyzatorów (gumowe, sprężynowe). Umieszcza się je najczęściej w pobliżu dziobu narty, przyczym drugi koniec umocowany jest do nasady podwozia. Do piętki narty przymocowuje się linkę stalową, która ogranicza wychylenie narty. Samolot lądując dotyka ziemi najpierw piętką, a później, stopniowo napinając amortyzatory, całą powierzchnią ślizgu. W czasie postoju samolotu na ziemi amortyzator pozostaje napięty, a linka ograniczająca zwolniona. Podczas startu, oczywiście, najpierw odrywa się od ziemi dziób narty, a potym piętka.

Ostatnio coraz częściej stosuje się małe amortyzatory olejowo sprężynowe (teleskopy), umocowane tuż za goleniem podwozia i z nią połączone. Przy zastosowaniu takich amortyzatorów staje się zbędny system linek naciągających i ograniczających, przez co zostaje znacznie uproszczona instalacja chowania podwozia i zmniejszone opory.

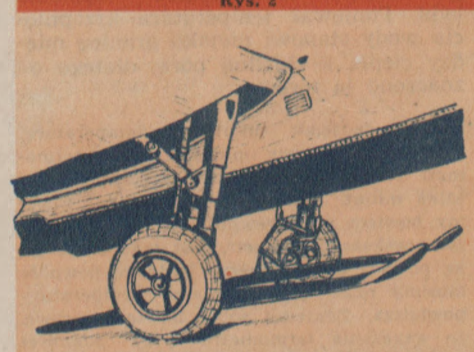
Narty mogą być zbudowane z drewna (jesion), metalu, albo obu tych materiałów razem. Narty drewniane, prostsze w produkcji i ekonomiczniejsze w eksploatacji, mogą być wykonywane „domowym sposobem", toteż mają główne zastosowanie w lotnictwie sportowym. Konstrukcję narty oprofilowanej przedstawia rys. 5. Składa się ona z jesionowej, malowanej lakierem nitrowym płozy, przyklejonej od spodu do dwóch podłużnych dźwigarów. Do dźwigarów tych przymocowana jest stójka podwozia i okucia do amortyzatorów. Kształt narty jest nadany przez wręgi usztywnione podłużnicami pokrytymi od góry płótnem. Krawędzie narty są okantowane blachą stalową. Na dziobie i na piętce znajdują się otwory zapewniające wentylację wnętrza.

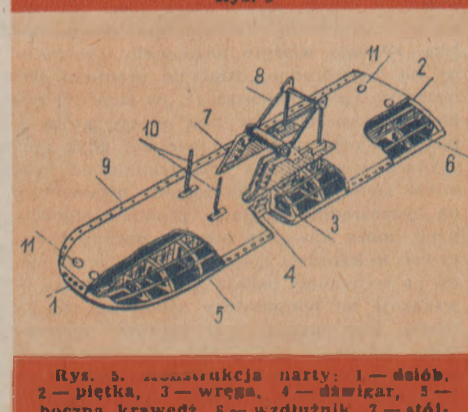
Może być wykonana także z blachy. Narty ogonowe są zbudowane tak samo jak i główne, tylko posiadają znacznie mniejsze wymiary. Po minięciu sezonu zimowego, narty zdejmuje się z osi podwozia, zastępując je kołami.


Rys. 1



Rys. 2


Rys. 3



Rys. 5. Konstrukcja narty: 1 — dziób, 2 — piętka, 3 — wręga, 4 — dźwigar, 5 — boczna krawędź, 6 — wzdłużnik, 7 — stójka, 8 — tylna część stójki, 9 — okucie metalowe, 10 — linki amortyzacyjne, 11 — otwory do przewietrzania narty.

Janusz Meissner

• 2 •



Wyprawa na Krzyż

SAMOLOT szturmowy „Ił" nr 10, zwany „Siteczkiem", rusza do startu. Jest ciężki — o wiele cięższy niż zwykle — ponieważ dźwiga prawie podwójną ilość bomb.

Dokoła ściele się miękka cisza przedwiosennej nocy, którą szarpie na strzępy nagły łomot silnika. Nikłe światełko ręcznej latarki elektrycznej błyska przed samolotem, prowadząc go na skraj lotniska.

— Tu skręt w lewo!

Silnik warczy głośniej, maszyna skręca, staje.

— Gotowe? — pyta Smolak swego strzelca.

— Gotowe — odpowiada Tatara.

Na skrzydłach zapalają się światła pozycyjne, jak dwie gwiazdy: na lewym czerwone, na prawym zielone.

Ręczna latarka odpowiada sygnałem: „możecie lecieć" — i w tej samej chwili zapalają się czerwone światła przeszkód na dachach hangarów, na kominie pobliskiej cegielni, na masztach radiostacji. Jednocześnie pośrodku lotniska, wzdłuż czarnej betonowej bieżni, z której usunięto rozmokły śnieg, zapala się długi rząd lampek startowych.

Pełny gaz. Silnik ryczy głębokim, donośnym basem. Samolot rusza, ociężale, stopniowo nabiera pędu, z trudem unosi ogon. Białe lampki startowe zbliżają się kolejno po lewej stronie i znikają, gdy zasłania je skrzydło. Suną coraz prędzej, jak perełki nanizane na niewidzialną nitkę. Ich długi rząd wkrótce się skończy: widać już poprzeczny szereg świateł jak daszek wielkiej litery T. Dalej są już tylko dwa czerwone punkty: koniec bieżni. Tam samolot musi oderwać się od ziemi, bo w przeciwnym razie roztrzaska się o nasyp i tor kolejowy lub między drzewami lasu.

Lecz nie można wyrwać go przemocą w powietrze, póki nie osiągnie dostatecznej szybkości: jest ciężki, mógłby się zwalić z powrotem na ziemię, a wtedy...

Smolak w ostatniej sekundzie pociąga ster i koła oddzielają się od betonowej drogi na parę metrów przed jej końcem. „Siteczko" leci!

Czarny, kosmaty dywan lasu wchodzi pod skrzydła maszyny, która już kładzie się w skręt, aby okrążyć lotnisko. Włączony automat wciąga podwozie. Jeszcze pół minuty i pilot mówi przez radio:

— Odchodzimy na kurs do celu.

— Zrozumiano — odpowiada stacja dowództwa. — Szczęśliwej drogi!

Potem gasną wszystkie światła na ziemi i światła pozycyjne samolotu. Ciemność obejmuje świat tam w dole. na niebie zaś, które tylko na wschodzie przybladło, jakby w przeczuciu nadchodzącego z daleka świtu, błyszczą prawdziwe gwiazdy.

Prosta droga prowadzi po kursie 250°, przez Szamocin, Chodzież i Kuźnicę. Ale Smolak nie leci najkrótszą, prostą drogą. Po pierwsze, dlatego że musi



znaleźć się nad celem dokładnie o wschodzie słońca, ani o minutę wcześniej, ani później — a więc dopiero za godzinę; po wtóre, aby kierunek lotu nie zdradził nieprzyjacielowi tego celu oraz zadania, jakie załoga ma wypełnić.

Toteż trasa początkowo odchyla się daleko na północ, w stronę Złotowa, potem nad torem kolejowym między Szczecinkiem a Piłą skręca na zachód, a wreszcie od Jeziora Lubieszewskiego zwraca się wprost na południe. Na każdym z trzech tych odcinków trzeba utrzymać odpowiednią szybkość i wysokość lotu. Trzeba przy tym wyminąć zgrupowania potężnej obrony przeciwlotniczej: reflektorów, lekkiej i ciężkiej artylerii, aby nie stało się to, co poprzedniego dnia nad Chojnicami, aby hitlerowski pocisk nie uszkodził maszyny. Tym razem bowiem zadanie jest o wiele ważniejsze i musi być wykonane.



Dlatego Smolak co chwila sprawdza kurs lotu i wypatruje w ciemności na lewo skrzyżowania szosy z torem kolejowym; nieco bardziej na północ od tego skrzyżowania leży miasteczko Mrocza nad niewielkim, doskonale owalnym jeziorkiem. To pierwszy punkt orientacyjny — równo trzydzieści kilometrów od Bydgoszczy.

Miasteczko jest zaciemnione, ale na szarym tle śniegu widać jego rynek i wąskie uliczki rozchodzące się na cztery strony pod prostymi kątami. Jezioro zaś — wolne od lodu — połyskuje odbiciem gwiazd.

— Czas od wejścia na kurs? — pyta Smolak.

— Dziewięć minut, dwadzieścia sekund — mówi Tatara.

A więc szybkość jest trochę za mała. Trzeba zwiększyć obroty. Wysokość też wzrasta zbyt powolnie: samolot jest przeciążony... Tylko kierunek zgadza się dokładnie z czerwoną linią wykreśloną na mapie.

To zresztą jest najważniejsze. Na wprost — znów o trzydzieści kilometrów dalej — powinna być wieś o dziwnej nazwie Kujan, potem Radownica. Jeśli istotnie „Siteczko" przeleci nad tymi dwiema wioskami, Złotów powinien zostać o trzy i pół kilometra na lewo.

Złotów jest naszpikowany artylerią i reflektorami. Nie ma co pchać się tam na wysokość poniżej pięciu lub sześciu tysięcy metrów, a Smolak z trudem dociąga do półtora tysiąca.

Oto już widać zimne, niebieskawe maski reflektorów, jak przegarniają niebo, zbiegają się w stożki, pochylając się to w tę, to w ową stronę.

Ale dalej na prawo, wzdłuż toru kolejowego do Chojnic, też stoją baterie obrony przeciwlotniczej. Jedyny wąski przesmyk znajduje się właśnie na linii Kujan — Radownica i tym przesmykiem trzeba się przemknąć. Niewielkie zboczenie z kursu może mieć fatalne następstwa.

— Czas? pyta Smolak.

— Siedemnaście minut. czterdzieści sekund — brzmi odpowiedź.

Jakaś szosa — jedna, druga...

Wieś powinna być tuż blisko, a jednak jej nie ma!

Jeszcze jeden reflektor z lewej maca po niebie, potem gaśnie.

— Może trochę bardziej w prawo? — pyta sam siebie Smolak.

Wtem z prawej strony w dole otwierają się jarzące zimne ślepia: jedno, drugie, trzecie... Kabinę samolotu zalewa potok blasku, a jednocześnie brudnoszare dno przestrzeni roi się od pomarańczowych rozbłysków, które zaraz giną pod siecią gęstych ściegów — błękitnych, złotych, zielonożółtych!

W górę, ku samotnej maszynie wyrywa się z ziemi chmara pocisków. Z początku zdają się unosić wolno, lecz rosną w oczach, pędzą coraz bliżej, mijają kabinę, pękają wyżej, niżej, na wprost, z tyłu!

DALSZY CIĄG NASTĄPI

NASI KORESPONDENCI piszą rysują fotografują

AEROKLUB WARSZAWSKI PRZED STARTEM

Padał dokuczliwy, drobny deszcz. Lotnisko spowiła mgła.

Fatalna pogoda — myślałem, idąc do Warszawskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej.

— Nieodpowiednią pogodę wybraliście sobie, koleżanko — potwierdził głośno moje myśli kierownik aeroklubu, kiedy przedstawiłam się: jestem z redakcji SiM-u i chcę napisać czytelnikom jak przygotowujecie się do sezonu .

— W dni lotne jest tu co oglądać. Wczoraj na przykład był tutaj ruch. Szkolili się nasi instruktorzy silnikowi wybrani z pilotów klubowych i instruktorzy szybowcowi na „Żurawiu" i „Musze". Na lotnisku zbierają się również grupy szkoleniowe, które w roku ubiegłym zaczęły loty dość późno. W takie właśnie dni słoneczne i ruchliwe mielibyście u nas naprawdę ciekawy materiał do reportażu.

— Możecie mi powiedzieć parę słów na temat przygotowań klubu do sezonu letniego?

— Proszę bardzo. Otóż przygotowujemy się, nawet już od grudnia ubiegłego roku — odpowiedział kierownik wyszkolenia.

— Tak wcześnie?

— Rzeczywiście, wyjątkowo wcześnie w tym roku, a to dlatego, żeby dobrze przygotować się do sezonu, lepiej niż w latach ubiegłych.

— Od czego zaczęliście przygotowania?

— Pod koniec grudnia odbyliśmy naradę roboczą z kadrą latającą i techniczną. W lotnictwie, jak wiecie, teoria jest równie ważna jak praktyka. W dniu 11 stycznia br. rozpoczęliśmy szkolenie teoretyczne dla kandydatów na pilotów silnikowych i szybowcowych. Na szkolenie uczęszczają również piloci wyczynowi celem podniesienia swoich kwalifikacji.

Organizując szkolenie lotnicze mieliśmy na uwadze przede wszystkim zapewnienie jak największej frekwencji na wykładach. Dlatego odbywają się one w centrum miasta i w godzinach popołudniowych wolnych od pracy zawodowej, a nie daleko w aeroklubie. Pomysł ten w zasadzie zdał egzamin; chłopcy i dziewczęta uczęszczają na wykłady sumiennie. Natomiast **jeśli chodzi o pilotów wyczynowych, to daje się tu zauważyć lekceważenie zajęć.** Ich obecność na wykładach jest naprawdę niewystarczająca.

— A czy kadra techniczna czyni jakieś przygotowania w związku ze zbliżającym się sezonem?

— A, to już inna sprawa. Klub przeprowadza remonty wszystkich szybowców, obecnie są one prawie wszystkie przygotowane do lotów. Na dzień otwarcia sezonu letniego będą gotowe wszystkie, starają się o to brygady remontowe, a najbardziej nasi stolarze: **Kowalski i Kołtunowicz.**

Kadra mechaników lotniczych też nie zostaje w tyle. Każdy z nich — jak lekarz — opukuje, bada, a jak trzeba — to i leczy swojego „pacjenta". Na szczególną uwagę zasługuje tu brygada znanego mechanika Skóry, a wśród nich mechanicy: **Lembach, Walętukiewicz i Pęśko.**

Zbliża się już okres przygotowania samolotów do eksploatacji letniej, instruktorzy przystąpią do oblatywania oddanych do użytku samolotów i — 29 marca nastąpi oficjalne otwarcie sezonu lotnego!

H. JANKOWSKA

W BRZOZOWIE POWSTAŁA MODELARNIA LOTNICZA

Staraniem Zarządu Okręgu w Rzeszowie i Zarządu Powiatowego LL w Brzozowie powstała z dniem 10 lutego modelarnia lotnicza. W chwili otwarcia modelarnia skupia 40 modelarzy. Połowa z nich to uczniowie z Liceum Pedagogicznego w Brzozowie, którzy po ukończeniu Liceum będą pracować w szkołach tegoż powiatu, prowadząc w nich równocześnie modelarnie wiejskie. W ten sposób na terenie Podkarpacia przybędzie spore grono krzewicieli małego lotnictwa wśród młodzieży szkolnej.

Druga połowa modelarzy to przeważnie uczniowie Gimnazjum Ogólnokształcącego. Zapał do pracy jest bardzo duży o czym świadczy duża ilość modelarzy i regularne uczęszczanie ich na zajęcia. Kierownikiem modelarni jest prof. Liceum Pedagogicznego Marian Kuźmiak. (522)

Marian Ziamaniec
Rzeszów

KONKURS NA NAJLEPSZĄ MODELARNIĘ

Aby uczcić 10-tą rocznicę powstania Związku Walki Młodych, Sekcja Modelarstwa Lotniczego Zarządu Okręgu Ligi Lotniczej w Zielonej Górze zorganizowała współzawodnictwo między najlepszymi modelarniami okręgu zielonogórskiego.

Zadaniem współzawodnictwa jest popularyzowanie tradycji ZWM w walce i pracy dla Ojczyzny, pogłębienie braterskiej przyjaźni między młodzieżą pracującą miast i wsi oraz podniesienie kwalifikacji lotniczych w jednostkach modelarskich.

Idąc śladem Hanki Sawickiej wszyscy starają się przełamywać trudne warunki w swej pracy. Modelarnia, która uzyska I-sze miejsce we współzawodnictwie zostanie odznaczona dyplomem pamiątkowym, cenną nagrodą oraz otrzyma imię jednego z bohaterów Związku Walki Młodych. (481)

Wiesław Lipski
Zielona Góra — ZOLL

DYSKUSJA ZJAZDOWA TRWA

Zabierając głos w dyskusji zjazdowej pragnę w pierwszych słowach podziękować Redakcji za zorganizowanie tego wspaniałego zjazdu, którym nam, korespondentom i aktywistom Ligi Lotniczej, dał tak wiele materiału do dalszej naszej pracy. Słowa wypowiedziane w czasie trwania obrad były bardzo ważne. Niemniej ważne jednak były zdania i poglądy poszczególnych uczestników zjazdu, wymieniane między sobą w czasie przerw w obradach. Sam osobiście, jako członek zarządu koła budującego wieżę spadochronową, skorzystałem bardzo wiele z rozmowy takiej, prowadzonej z ob. Kółeczko ze Stalowej Woli, któremu tą drogą pragnę wyrazić podziękowanie za cenne i szczere wypowiedzi na temat sukcesów i trudności, z jakimi oni spotykali się przy budowie swojej wieży spadochronowej.

Uważam, że w przyszłości zjazd taki, który potrwa kilka dni, poprzedzony zostanie szeregiem konferencji w terenie, na których wszyscy czytelnicy „SiM-u" będą mogli wyrazić ocenę i krytyczne uwagi o swoim piśmie, które z kolei uczestnicy zjazdu przedstawią na jego obradach.

Na temat samego „SiM-u" pragnę tylko zaznaczyć, że z radością powitaliśmy ukazanie się działu „Młodego Lotnika", który okazuje tyle pomocy najmłodszym miłośnikom lotnictwa. Z uznaniem również powitaliśmy kolorową szatę naszego tygodnika, co niewątpliwie podniosło jego wartość estetyczną. Moim zdaniem dobrze by było również, gdyby koledzy piloci i instruktorzy wykładający na KWWL-ach, pokusili się o zredagowanie odpowiednich wykładów do SiM-u, który, z kolei wydrukował by je, a zdolniejsi aktywiści Ligi Lotniczej sami już organizowaliby takie kursy na swoim terenie. (588)

Edmund Latkowski
Grodziec

OPOLE MA WŁASNĄ WIEŻĘ SPADOCHRONOWĄ

W Opolu wybudowano wieżę spadochronową. Znajduje się ona w parku miejskim. Przy wieży zbiera się młodzież Opola i z zainteresowaniem ogląda jej stalową konstrukcję.

Z rozmów młodych Opolan dowiadujemy się, że są dumni ze swojej wieży. Dowiadujemy się, że zarówno chłopcy jak i dziewczęta z niecierpliwością czekają na rozpoczęcie praktycznego szkolenia spadochronowego, które ma się wkrótce rozpocząć. Jan Hury jeden z kandydatów na to szkolenie powiedział: „Wybudowanie w naszym mieście wieży spadochronowej jest jasnym dowodem troski Państwa Ludowego o masowy rozwój sportu lotniczego wśród młodzieży. Z każdym dniem powstaje coraz więcej takich ośrodków, z których korzysta młodzież pochodzenia robotniczego i chłopstwa pracującego. Jestem wdzięczny naszej Partii i Rządowi za to, że ja, syn robotnika będę mógł uprawiać tak piękny sport, jakim jest spadochroniarstwo!" (498)

Władysław Głuszek
Opole

NAJLEPSZY ODDZIAŁ GDAŃSKIEGO OKRĘGU LL

Zarząd Powiatowy Ligi Lotniczej w Starogardzie Gdańskim jest najlepiej pracującym Oddziałem LL na terenie województwa gdańskiego. We współzawodnictwie międzyoddziałowym zdobył proporzec przechodni. Zastanówmy się, jak to się stało, że najmłodszy Oddział w Okręgu Gdańskim, opierający swą działalność wyłącznie na aktywie społecznym, zdołał w tak krótkim czasie zdobyć I miejsce.

Bez wątpienia jest to wynikiem właściwych, zespołowych metod pracy. W Zarządzie Powiatowym w Starogardzie nie ma pracy indywidualnej. Wszystko robi się zespołowo, co bardzo dodatnio wpływa na jakość wykonanej pracy. Osiągnięcia i niedociągnięcia w pracy omawia się na stałych sobotnich odprawach roboczych. Na odprawach tych planujemy co będziemy robili w przyszłym tygodniu. Każdy członek zarządu otrzymuje konkretne zadania. Nie bez znaczenia dla całokształtu działalności jest szkolenie organizacyjne, prowadzone systematycznie przez przewodniczącego ZP LL tow. Stanisława Komassę. Szkolenie to uważamy za niezbędne, gdyż młodzież ma nieraz najlepsze chęci, a załamuje się przy najdrobniejszych trudnościach związanych z napisaniem protokółu czy sprawozdania, prowadzeniem zebrania koła itp.

Aby praca szła dobrze i dawała wyniki, niezbędna jest łączność Zarządu Powiatowego z Zarządami poszczególnych kół. Kwestię tę rozwiązaliśmy wprowadzając codzienne dyżury w ZP LL od godziny 18.30 do 19.30. Na dyżurach przedłuża się legitymacje i książeczki członkowskie, wydaje się materiały propagandowe, przyjmuje składki członkowskie. Do dyżurującego — aktywisty ZP LL przychodzą koledzy z terenu z kłopotami i trudnościami, po pomoc i radę.

Do dobrej pracy Oddziału przyczynia się w dużym stopniu aktywna działalność koła korespondentów prasy lotniczej, istniejącego przy ZP LL. Dużo też zawdzięczamy dobrze rozwiniętej współpracy z organizacją ZMP-owską. Należy tu podkreślić pozytywne, przyjacielskie ustosunkowanie się do Ligi Lotniczej przewodniczącego ZP ZMP tow. Zygmunta Ollera. Dobre wyniki w pracy w dużej też mierze zawdzięczamy pełnej poświęcenia pracy wieloletniego społecznego działacza Ligi Lotniczej pilota Stanisława Komassy, oraz takim aktywistom jak kol. kol. Krystyna Gussman, Zbigniew Semmerling, Marian Renke, Bogdan Brzozowski, Benedykt Habkowski i Tadeusz Wołek.

O tym, że stosowane przez Zarząd Powiatowy LL w Starogardzie Gdańskim formy pracy są dobre, świadczy najlepiej fakt zdobycia proporca przechodniego. Niektóre z nich, jak na przykład dyżury czy zorganizowanie koła korespondentów, mogłyby z powodzeniem być zastosowane przez inne Oddziały LL. (377)

Marek Januszewski
Starogard Gdański

Czy wiecie, że?

...ZOLL w Olsztynie nie organizuje żadnych kursów lotniczych, chociaż młodzieży chętnej do nauki jest dużo? ZOLL ograniczył się w ub. r. do przeprowadzenia jednego teoretycznego kursu spadochronowego I i II stopnia. To jest stanowczo za mało jak na miasto wojewódzkie. Ponadto ZOLL nie opiekuje się modelarnią istniejącą przy Wojewódzkim Domu Kultury, nie dostarcza jej materiałów potrzebnych do budowy modeli, w wyniku czego modelarnia ta w ogóle nie pracuje. Podobnie przedstawia się sytuacja na terenie kół LL. Brak opieki ze strony ZOLL powoduje powolne rozpadanie się kół istniejących na terenie Olsztyna.

ZOLL powinien natychmiast naprawić błędy swej pracy przez otoczenie opieką kół LL i modelarni, regularne dawanie wytycznych oraz różnych materiałów niezbędnych do systematycznej pracy. W przeciwnym wypadku działalność Ligi Lotniczej na terenie Okręgu Olsztyńskiego zamiast rozwijać się, będzie zanikała.

Longin Wizynis
Olsztyn



Kol. Krystyna Pietraszkiewicz—Stalinogród (416). Jeśli po ukończeniu szkoły średniej macie zamiar rozpocząć studia na Wydziale Lotniczym Politechniki, radzimy zapisać się do modelarni, gdyż zdobyte w niej wiadomości będą Wam pomocne w dalszej nauce. Poproście więc Oddział LL w Stalinogrodzie o skierowanie Was do jednej z modelarni.

Kol. **Henryk Tkaczyk** — Rawa Mazowiecka (88) — skarży się w swym liście, że zorganizowane rok temu koło LL przy szkole podstawowej nie przejawia żadnej działalności. Winę za ten stan rzeczy składa on na Zarząd Okręgu LL w Łodzi, który nie przysłał im instruktora.

A naszym zdaniem, Kolego, nie macie racji. Gdyby wszyscy członkowie naprawdę kochali lotnictwo i rozumieli zadania Ligi Lotniczej, koło Wasze pracowałoby dobrze. Wy jednak czekacie na instruktora z założonymi rękami. A przecież on nie będzie za Was organizował zebrań, zbierał składek członkowskich, wydawał gazetek ściennych, pisał sprawozdań z pracy koła, czy prenumerował SiM. To wszystko musicie zrobić sami, bo takie są podstawowe zadania koła LL. Oprócz tego koło LL ma szereg innych obowiązków jak przeprowadzanie Kursów Wstępnych Wiadomości Lotniczych, które mają na celu zapoznanie młodzieży z podstawowymi wiadomościami o lotnictwie, czy popularyzacja lotnictwa wśród najszerszych mas społeczeństwa, a więc organizowanie różnych imprez lotniczych itd. Jednakże te ostatnie obowiązki może koło wykonać dobrze tylko wówczas, jeśli sprosta tym pierwszym, podstawowym zadaniom i do aktywnej ligowej pracy wciągnie wszystkich członków.

Bardzo ważną rzeczą w pracy koła jest odpowiedni dobór zarządu. Jeśli zarząd będzie naprawdę bojowy, wówczas praca koła nie będzie kulała. Dlatego też w zarządzie powinni znaleźć się najbardziej aktywni członkowie, cieszący się sympatią i zaufaniem kolegów, wyróżniający się w nauce i pracy społecznej. Uważamy, że pierwszym krokiem do ożywienia działalności Waszego koła powinien być wybór nowego, energicznego zarządu, który potrafiłby należycie pokierować pracą LL, nie zapominając oczywiście o stałym kontakcie z Zarządem Okręgu LL w Łodzi, skąd będzie czerpał wskazówki do dalszej pracy oraz Zarządem miejscowego koła ZMP, które w myśl uchwały ZG ZMP o objęciu szefostwa nad lotnictwem powinien pomóc mu w ożywieniu działalności koła LL. Należy więc skończyć z narzekaniem i wziąść się do roboty. Wówczas na pewno władze LL przyjdą Wam z pomocą i jeśli będziecie chcieli przeprowadzić KWWL czy zorganizować modelarnię, dadzą nie tylko potrzebne materiały ale również przyślą Wam do pomocy jednego ze swych aktywistów.

Kol. **Stanisław Jankowski** — Ziółkowo (431). Przede wszystkim radzimy kontynuować przerwaną naukę. Przypuszczamy, że w Ziółkowie jest więcej młodzieży interesującej się lotnictwem. Dlatego też powinniście porozumieć się z Zarządem Okręgu Ligi Lotniczej w Białymstoku, ul. Krakowska 1, w celu zorganizowania koła LL w Waszej gromadzie. W kole, na organizowanych Kursach Wstępnych Wiadomości Lotniczych, będziecie mieli możność zdobycia podstawowych wiadomości o lotnictwie, niezbędnych dla przyszłego pilota. Jeśli koło Wasze będzie dobrze pracowało, zorganizujcie również modelarnię lotniczą, w której nauka i praca przygotowuje Was do służby w powietrzu. Będąc aktywnym członkiem LL i absolwentem KWWL będziecie mogli starać się o przyjęcie Was na szkolenie lotnicze w roku przyszłym. Życzymy powodzenia.

Dyskutujemy na temat „słomianego zapału"

Redakcja SiM-u zamieszcza poniżej artykuł dyskusyjny Jerzego Bertranda z Warszawy na temat tzw. słomianego zapału licznych kandydatów na szkolenie lotnicze.

Prosimy naszych Czytelników i wypowiadanie się na temat poruszony przez Waszego kolegę. Ciekawsze wypowiedzi będziemy zamieszczać na łamach naszego pisma.

(red.).

Wiemy doskonale, jak wiele pieniędzy łoży państwo na szkolenie młodych pilotów. Niestety jednak nie wszyscy wykorzystują to w stu procentach i nie wszyscy zastanawiają się nad tym, ile pieniędzy kosztuje przeciętnie jeden dzień pobytu w szkole szybowcowej. Państwo płaci za przejazd pociągiem do Głównego Ośrodka Badań Lotniczo-Lekarskich we Wrocławiu, opłaca lekarzy, płaci za przejazd do szkoły szybowcowej, płaci wreszcie za sześciotygodniowy pobyt w szkole (wraz z wyżywieniem, ubraniem, nauką i sprzętem oraz opłaca pracę tamtejszego personelu). A tu tymczasem... wielu kolegów po paru dniach w szkole, przyjrzawszy się rozkładowi zajęć „łamie się", składa rezygnację i wyjeżdża.

Gorzej jest jednak, jeśli koledzy przetrwają trudy pobytu w szkole, zdobędą drugi stopień wyszkolenia szybowcowego i świecąc dwiema „mewkami" w klapie, ani myślą o dalszych treningach. A takich jest jeszcze sporo. Na przykład z Warszawy wyjechało do dwóch szkół w miesiącach lipcu, sierpniu i wrześniu ub. r. i ukończyło szkolenie około dziesięciu kolegów; z tego po powrocie do Warszawy do końca ubiegłego sezonu, to jest do 15 listopada, zgłosiło się do Aeroklubu Ligi Lotniczej tylko dwóch kolegów. Takie fakty są niedopuszczalne. Ci, którzy nie zgłosili się na treningi, nie zastanawiali się składając podanie o przyjęcie na szkolenie, jak wielki dług zaciągają wobec państwa.

Niejednokrotnie czytaliśmy w S-M-ie na ten temat różne satyryczne artykuły krytykujące tych kolegów, którzy jechali na szkolenie szybowcowe dlatego tylko, aby nie jechać na brygady SP, lub dlatego, by móc pochwalić się, że kiedyś tam i oni latali na szybowcach. Uważam, że z takim niepoważnym stosunkiem do lotnictwa najwyższy czas już skończyć. Z mojej strony stawiam wniosek, aby kandydat na szkolenie lotnicze wykazał się przed komisją kwalifikacyjną nie tylko wiadomościami ogólnymi, ale również koniecznie dłuższą i rzetelną pracą na terenie koła LL, a przynajmniej osiągnięciami z dziedziny modelarstwa. Zapobiegnie to wówczas wysyłaniu na szkolenie tych, których ogarnął tzw. „słomiany zapał", którzy nigdy nie interesowali się lotnictwem, a teraz dowiedziawszy się, że mogą jechać bezpłatnie na kurs, składają podania o wyjazd dlatego tylko, żeby być zwolnionym z brygad SP albo dlatego, że nie mają gdzie wyjechać i miesiące letnie musieliby spędzić w mieście.

Należy pamiętać: **czyjeś piękne słowa i twierdzenie, że będzie trenował, nie zawsze muszą być prawdą.** Każdy kto posiada średnie wykształcenie, może się wykuć wymaganych na komisji wiadomości w ciągu dwóch lub trzech dni, a mówić zawsze będzie tak, aby dopiąć swego.

Ja osobiście uważam, że **świadectwo ukończenia szkolenia szybowcowego i otrzymania II stopnia winno być unieważnione, jeśli dany kandydat, na przykład w ciągu pół roku, nie zgłosi się do aeroklubu z zamiarem trenowania.** On sam zaś winien być zmuszony do pokrycia kosztów na szkolenie, jeśli nie w 100, to chociaż w 80 procentach. Należy tu tylko uwzględnić takie **usprawiedliwienie, jak na przykład choroba.** Proszę Czytelników SiM-u o swoje uwagi i spostrzeżenia na ten temat. (171).

Jerzy Bertrand
Warszawa

LEKARZ LOTNICZY

przyjmuje raz w tygodniu

Kol. **Czesław Rutkowski** z Radomia. Szkła kontaktowe stosuje się przeważnie przy dużych wadach wzroku. Wykonanie tych szkieł jest trudne i dlatego cena ich jest bardzo wysoka. Ze względu na ich pewne właściwości po 4—5 godzinach trzeba je zdejmować. Na obecnym etapie, zgodnie z ustalonymi przepisami, kandydatów potrzebujących poprawy wzroku nie przyjmuje się do żadnych szkół lotniczych. Szkła kontaktowe dopuszczalne są tylko dla pilotów zaawansowanych.

Poprawić ostrości wzroku w tym sensie, żeby bez szkieł (po pewnym okresie ich noszenia) lepiej widzieć, nie można. Nie można również tego dokonać drogą operacyjną z wyjątkiem pewnych wypadków, które tu nie wchodzą w rachubę.

(P)

Kol.kol. **Jan Kałużny** z Poznania i **Franciszek Szmaj** z Kani. Zaburzenia wzrokowe dotyczące rozróżniania barw nazywamy daltonizmem. Jest to wada dziedziczna, wyrażająca wrodzoną wadliwość czynności pewnych elementów siatkówki, czyli warstwy wyściełającej dno gałek ocznych. Wady tej wyleczyć nie można. Służba w lotnictwie jest bardzo odpowiedzialna i dlatego wszelkie wady, które mogłyby spowodować pomyłki w pracy pilota, dyskwalifikują kandydata do służby w powietrzu.

(P)



Na prośbę naszych czytelników - modelarzy zamieszczamy zdjęcie sportowego samolotu Praga „Baby". Sądzimy, że fotografia ta dopomoże naszym Czytelnikom do wykonania pięknych modeli redukcyjnych i redukcyjno- latających.

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ

Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62148; 73601; 87665. Wewnętrzny 8. Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy, t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.

REDAGUJE ZESPÓŁ
Kierownik graficzny
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Wydawca: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Warunki prenumeraty: miesięcznie — zł 2,80; kwartalnie — zł 8,40; półrocznie — zł 16,18; rocznie — zł 33,60. Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 15 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze.

Format papieru 84 cm, rotograwiura, klasa VII. 65 gram. maszynopis otrzymano dnia 16.III. 1953 r., wykonano 27.III. 1953 r.
Zakłady Graficzne i Wydawnicze Dom Słowa Polskiego, Warszawa. Zam. 1263/C. 4-B-11390

LOTNICZA MŁODZIEŻ W OBOZIE POSTĘPU I SOCJALIZMU

Młodzież lotnicza Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej powitała Światowy Tydzień Młodzieży wytężoną pracą przygotowawczą do letniego sezonu szkolenia. Na zdjęciu: mistrz sportu spadochronowego Witold Tracz (z prawej) sprawdza przed skokiem ekwipunek swego ucznia. Foto: Koszewski — LL

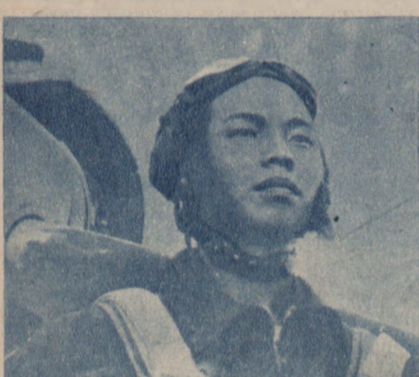




ZSRR. Oto jedna z radzieckich dziewcząt szkolących się w pilotażu szybowcowym — Luba Szczerbakowa z Moskwy. Młodzież Związku Radzieckiego ma wspaniałe warunki do nauki latania i wykorzystuje w całej pełni. Foto: „Smiena"

CHINY. Chińska młodzież obojga płci znalazła w swej ojczyźnie uwolnionej od wpływów imperialistycznych i rodzimej reakcji możność nauki, uprawiania sportu i lotniczego szkolenia. Niżej — lotniczki Ludowych Chin na lotnisku w Pekinie. Foto: CAF





KOREA. Bohaterska młodzież Korei walczy dalej przeciwko amerykańskim imperialistom, chcącym pozbawić naród koreański niepodległości i zniszczyć go. Wyżej — Bohater Armii Koreańskiej, pilot Li Don — Guk. Foto: CAF

JAK WOŁODIA ŁAWRYNIENKOW ZOSTAŁ LOTNIKIEM

Tekst: JOANNA MALISZEWSKA Rysunki: JANUSZ ROCKI

10

Wołodię natychmiast skierowano na front. Na razie przydzielono go do pułku szturmowców, choć Wołodia był myśliwcem. Ale i tu praca była ciekawa. Już w kilka dni po przybyciu do jednostki, Wołodia otrzymał odznaczenie bojowe za wykrycie i zniszczenie kolumny hitlerowskich czołgów, które jechały na linię frontu. Jedenaście stalowych potworów stanęło w płomieniach, reszta w popłochu zawróciła.



11

Po paru miesiącach ciężkich walk Wołodię przeniesiono do jednostki myśliwskiej. Tu dopiero poczuł się na prawdę w swoim żywiole. Wkrótce strącił opasły bombowiec hitlerowski, lecący na bombardowanie Moskwy. Rozkaz brzmiał: Nie dopuścić ani jednego samolotu nad rejon! I Wołodia rozkaz wykonał. Z kadłuba „Dorniera" buchnęły płomienie, a po chwili wybuch wstrząsnął powietrzem.



12

Nazajutrz jednak nie udało się Wołodii powtórzyć triumfu. W pewnej chwili, po wyczerpaniu amunicji, spostrzgł, że jeden z hitlerowskich bombowców przerwał się poza strefę obrony i leci na Moskwę. Nie namyślając się, Ławrynienkow uderzył weń taranem. Ale w tej samej chwili dosięgły go pociski dwóch hitlerowskich myśliwców i samolot stanął w płomieniach. Wołodia zdecydował się skakać.

